This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

24723-

14

Oesterreichs

Eisenbahnrecht.

Von

J. u. Dr. A. Th. Aichel.

Wien 1860.

Wilhelm Braumüller,

k. k. Hofbuchhändler.

24723

Oesterreichs

Eisenbahnrecht.

Von

J. u. Dr. A. Th. Michel.

Wien 1860.
Wilhelm Braumüller,
k. k. Hofbuchhändler.

Dem Bruder

Vincenz Alfred Michel,

Ober-Inſpector und Director-Stellvertreter der priv. Kaiſerin Eliſabeth-Eiſenbahn,
Inhaber des goldenen Verdienſtkreuzes mit der Krone,
Mitglied des niederöſterreichiſchen Gewerbe- und des öſterreichiſchen Ingenieur-Vereins

als ein Zeichen inniger Liebe

gewidmet

vom Verfaſſer.

Vorwort.

Während der leztverflossenen Jahre sind in Deutschland mehrere Werke über Eisenbahnrecht erschienen. Die Nothwendigkeit, auch die rechtliche Seite des so wichtig gewordenen Eisenbahnwesens ausführlich darzustellen, unterliegt wohl keinem Zweifel, und darum dürften „das preußische Eisenbahnrecht“ von August Bessel und Eduard Kühlwetter (Köln I. Bd. 1855, II. Bd. 1857), „das deutsche Eisenbahnrecht mit besonderer Berükſichtigung des Actien- und Expropriationsrechtes“ von Julius H. Beschorner (Erlangen 1858) und „Deutschlands Eisenbahnen. Versuch einer systematischen Darstel-

[illegible]

[illegible]

[illegible]

sichtlich und so vollständig als möglich darzustellen, nebenbei aber auch auf die vom Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bekanntgemachten Bestimmungen über den Personen- und Güterverkehr hinzuweisen.

Die Quellen, aus welchen ich geschöpft, sind die allgemeinen Civil- und Strafgeseze, Staatsverträge, Verordnungen der Behörden, die den einzelnen Actien-Gesellschaften verliehenen Privilegien, die mit Genehmigung der Staatsgewalt veröffentlichten Betriebs-Reglements, Aufnahmsbestimmungen u. dgl. m.

Im Bewußtsein mancher Gebrechen übergebe ich dieses Buch hiermit der Oeffentlichkeit. Eine nachsichtige Beurtheilung desselben darf ich immerhin erwarten, da Sachverständige gewiß die Schwierigkeiten würdigen werden, welche einerseits mit dem Herbeischaffen des so sehr zerstreuten reichhaltigen Materials, anderseits mit dessen Verarbeitung zu einem Systeme verbunden sind. Auch war es mitunter nicht leicht, das richtige Maß zu halten, um aus dem gesammelten Vorrathe nicht zu viel, nicht zu wenig in das nicht für Fachmänner allein bestimmte Buch aufzunehmen.

In eine Kritik des bestehenden Rechtes ließ ich mich nicht ein, so nahe auch Veranlassung dazu häufig vorhanden war. Aber ich zweifle nicht, daß der aufmerksame Leser selbst leicht erkennen wird, wie der Inhalt, die Ungleichartigkeit, und Lükenhaftigkeit der Geseze und der Betriebs-Reglements im Interesse des großen Publicums Manches zu wünschen übrig lassen. Mag dann diese Erkenntniß zur Verbesserung führen!

Am 30. Juni 1860.

Michel.

Inhalts-Uebersicht.

Einleitung.

Seite

I. Kurze Geschichte des Eisenbahnwesens in Oesterreich 1
II. Uebersicht der österreichischen Eisenbahnen im Monate Juni 1860 . . . 13
III. Quellen des Eisenbahnrechtes 18
IV. Landesfürstliche Eisenbahn-Behörden 20

Erster Abschnitt.

Von den Eisenbahn-Concessionen.

§. 1. Verleihung der Concession 23
§. 2. Rechte des Concessionärs im Allgemeinen 26
§. 3. Dauer der Concession 30
§. 4. Besondere Begünstigung einiger Bahn-Unternehmungen 31
§. 5. Fortsezung. Zinsen-Garantie 33
§. 6. „ Zoll-Erleichterungen 35
§. 7. Geschäftsleitung und Protocollirung der Eisenbahn-Gesellschaften . . 36
§. 8. Gerichtsstand 39

Beamte und Diener der Eisenbahn-Unternehmung.

§. 9. a) Anstellung und Evidenzhaltung 42
§. 10. b) Dienst-Instruction 47
§. 11. Fortsezung 49
§. 12. c) Uniform 52
§. 13. Besteuerung der Eisenbahnen 54
§. 14. Verhältniß der Eisenbahnen zur Militär-Verwaltung 60
§. 15. „ „ „ Postverwaltung 61
§. 16. „ „ „ Staats-Telegrafen-Anstalt 64

Staatsaufsicht über Eisenbahnen

Seite

§. 17. a) in Betreff der Vermögensverwaltung 65
§. 18. b) in technischer Beziehung 66
§. 19. c) in polizeilicher Beziehung 70
§. 20. d) in gefällsamtlicher Beziehung 72
§. 21. Verhältniß zu anderen Eisenbahnen 76
§. 22. Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 78
§. 23. Erlöschung der Eisenbahn-Concession 81

Zweiter Abschnitt.

Anlegung und Erhaltung der Eisenbahnen.

§. 24. Grundeinlösung 87
§. 25. Expropriation a) zu Bergwerks-Eisenbahnen 88
§. 26. „ b) zu öffentlichen Eisenbahnen 90
§. 27. Ausführung des Eisenbahnbaues 95
§. 28. Anrainer der Eisenbahn 98
§. 29. Bergbau in der Nähe von Eisenbahnen 101
§. 30. Erhaltung der Eisenbahn 103
§. 31. Gastnahrungen in Bahnhöfen 104
§. 32. Stellfuhren von und zu den Bahnhöfen 105
§. 33. Verbot des Betretens und Beschädigens der Eisenbahn 105

Dritter Abschnitt.

Betrieb der Eisenbahnen.

§. 34. Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes 109
§. 35. Betriebs-Direction 110
§. 36. Fahr-Ordnung 111
§. 37. Beschwerde- und Revisions-Bücher 112

Sicherheitspolizeiliche Vorschriften.

§. 38. a) Beschaffenheit der Transportmittel 113
§. 39. b) Fahrgeschwindigkeit 115
§. 40. c) Zusammenstellung der Züge 116
§. 41. d) Besondere Vorsichten beim Personen-Transport 117
§. 42. e) „ „ „ Güter-Transport 118

Seite

§. 43. f) Vorsichten während der Fahrt 120
§. 44. g) Signale 121
§. 45. h) Betriebsstörungen, Unglüksfälle 122

Maßregeln gegen die Nachtheile des Monopols der Bahnunternehmer:

§. 46. a) Bestimmungen über die Aufnahme von Personen und Sachen . . 123
§. 47. b) Einfluß der Regierung auf die Festsezung der Preistarife . . . 125
§. 48. Gesezliche Servituten an Bergwerks-Eisenbahnen 133

Vierter Abschnitt.

Gefälls-Vorschriften.

§. 49. Verpflichtungen der Parteien 135

Zollvorschriften für den Eisenbahn-Verkehr.

§. 50. Ansage-Verfahren 137
§. 51. Fortsezung 140
§. 52. „ 142
§. 53. „ 143
§. 54. Zollverfahren mit Einfuhrgütern 148
§. 55. „ „ Ausfuhrgütern 151
§. 56. „ „ Durchfuhrgütern 153
§. 57. Transport von Tabak 154

Fünfter Abschnitt.

Privatrechtliche Beziehungen des Eisenbahn-Transports.

§. 58. Entscheidungsquellen 156

I. Personen-Transport.

§. 59. Verbindlichkeit der Bahnanstalt, Reisende zu befördern 158
§. 60. Fahrkarten 160
§. 61. Haftung für Schaden 165

II. Sachen-Transport.

§. 62. Allgemeine Bemerkungen 169
§. 63. A. Frachtgüter 170
§. 64. Frachtbrief 173

Seite

§. 65. Aufnahmsschein (Aufgabsrecepisse) 175
§. 66. Fracht- und Nebengebühren 176
§. 67. Lieferzeit 178
§. 68. Ausfolgung der Frachtgüter 179
§. 69. Spesen-Nachnahme 182
§. 70. B. Eilgüter 184
§. 71. C. Reisegepäk 185
§. 72. Freigewicht 188
§. 73. D. Equipagen, Pferde, Hunde 189

Haftung für Schaden.

§. 74. Assecuranz der Transportgüter 190
§. 75. Umfang der Haftung 192
§. 76. Entschädigungs-Verfahren 197
§. 77. Art der Entschädigung 198
§. 78. Erlöschung der Ersazverbindlichkeit 198
§. 79. Haftung im Vereinsverkehre 199

Anhang.

I. Eisenbahn-Concessions-Gesez vom 14. September 1854 202
II. Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 210

Einleitung.

I.

Kurze Geschichte des Eisenbahnwesens in Oesterreich.

Die Frage, ob die Anlegung von Eisenbahnen lediglich dem Unternehmungsgeiste von Privaten überlassen werden, oder die Staatsverwaltung sich dabei unmittelbar betheiligen soll, hat in Oesterreich im Laufe der Zeit, unter dem Einfluße wechselnder Verhältnisse, eine verschiedene Lösung gefunden.

Die ersten Eisenbahnen wurden durch Privatunternehmungen in's Leben gerufen; die Regierung beschränkte sich darauf, sie durch ein zeitliches, ausschließendes Privilegium gegen Concurrenz zu schüzen und durch Einräumung des Expropriationsrechtes in der Ausführung zu unterstüzen.

Die großartige Idee, die Flüsse Donau und Moldau zum Vortheile des Handels durch einen Kanal zu verbinden — schon im XIV. Jahrhunderte unter K. Karl IV. angeregt, wiederholt untersucht und endlich als unausführbar aufgegeben — führte zu dem Projecte, jene Verbindung mittels einer Eisenbahn herzustellen. Die Bewilligung zum Baue und Betriebe derselben wurde dem Professor Franz Anton R. von Gerstner auf 50 Jahre in der Privilegiums-Urkunde ddto. 7. September 1824 ertheilt und überging im nächsten Jahre auf den unter der Firma: „K. k. privil. erste österreichische Eisenbahngesellschaft" gegründeten Actien-Verein, welcher 1834 auch das am 18. Juni 1832 ertheilte Privilegium zum Baue der Eisenbahn von Linz nach Gmunden erwarb, beide Bahnen jedoch 1857 an die Kaiserin Elisabeth-Bahngesellschaft käuflich überließ. Eine andere, auch für den Betrieb mit Pferden bestimmte Eisenbahn wurde 1828 bis 1831 in Böhmen zwischen Prag und Lana aus Privatmitteln erbaut; sie befindet sich (7½ Meilen lang) seit dem Jahre 1855 im Besize der Buschtiehrader Eisenbahn-Actien-Gesellschaft.

Nun folgte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche die Haupt- und Residenzstadt Wien mit den nordöstlichen, an Natur- und Gewerbserzeugnissen reichen Provinzen Mähren, Schlesien und Galizien verbinden sollte. Das dem Freiherrn S. M. v. Rothschild auf 50 Jahre verliehene und an den von diesem gebildeten Actien-Verein übertragene Privilegium ddto. 4. März 1836 gestattete die Errichtung einer mit Pferden oder Dampfkraft zu betreibenden Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit Flügelbahnen nach Brünn, Olmüz, Troppau, Bieliz, Biala und zu den Salzmagazinen zu Dwory, Wieliczka und bei Bochnia. Die Gesellschaft erhielt später neue Concessionen, unterm 28. März 1840 zum Baue der Flügelbahn nach Stokerau, dann zum Anschlusse an die ungarische Centralbahn bei Marchek und am 13. März 1847 zum Anschlusse an die preußische Wilhelmsbahn bei Oderberg. Dagegen wurde ihr in dem mit der Staatsverwaltung geschlossenen Vertrage ddto. 25. April 1853 die Verpflichtung, die Bahn von Oswieczim nach Bochnia und die Flügelbahnen nach den obengenannten galizischen Salzmagazinen auszubauen, erlassen und 1858 die östliche Staatseisenbahn von Krakau bis zur preußischen Grenze bei Slupun, die Zweigbahn von Szczakowa an die russisch-polnische Grenze und die Flügelbahn von Trzebinia nach Oswieczim gegen eine Ablösungssumme überlassen.

Eigenthümliche Schikfale hatte die, ebenfalls in den Dreißigerjahren projectirte Eisenbahn, welche den Verkehr zwischen der Hauptstadt des Reiches und der östlichen Hälfte des Donaubekens bis an das Leitha-Gebirge und den Semmering vermitteln, den Anschluß an die Donau-Dampfschifffahrt bei Gönyö herstellen und die am häufigsten besuchten Belustigungsorte der Wiener berühren sollte. Die Concession zu den Vorarbeiten wurde am 2. Jänner 1838 dem Freiherrn von Sina ertheilt und auf die noch in demselben Jahre gebildete Actiengesellschaft — jedoch mit der Beschränkung übertragen, daß für die Streke Wien—Gloggniz kein Alleinrecht zugestanden werden, sondern der Regierung freistehen sollte, entweder anderen Privaten die Anlegung einer Eisenbahn in der nämlichen Richtung zu gestatten, oder selbst auf Staatskosten eine Bahn zu erbauen, und die Abtretung der Bahnstreke gegen Vergütung der Anlegungskosten zu fordern. Am 16. Februar 1839 erfolgte die definitive Bewilligung zum Baue der Bahn nach Wiener-Neustadt, und schon am 5. Mai 1842 fand die Eröffnung der ganzen Gloggnizer Linie statt; dagegen wurde von der am 17. Juni 1842 erwirkten Baubewilligung für die ungarische Bahnstreke vorläufig wegen der durch die ungarische Centralbahn drohenden Concurrenz kein Gebrauch gemacht; vielmehr wurde der bezügliche Theil des Pri-

vilegiums von der Regierung am 3. December 1842 für erloschen erklärt, und zugleich die Bestimmung getroffen, daß der Actienverein seine Firma: „Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft" in „Wien-Gloggnizer E. B.-Gesellschaft" umändere, und daß die Einzahlung der 2 lezten Actien-Raten unterbleibe. Erst später richtete die Gesellschaft ihr Augenmerk wieder auf den Weiterbau der Bahn gegen die ungarische Grenze, jedoch von dem ursprünglichen Plane in manchen Puncten abweichend. Es wurde nämlich auf Grund des Privilegiums ddto. 18. Juli 1846 eine Eisenbahn von Wien nach Bruk an der Leitha, dann die kurze Flügelbahn von Mödling nach Laxenburg und, nachdem sich in Oedenburg eine Gesellschaft zur Anlegung eines Schienenweges von dort an die österreichische Grenze gebildet hatte, zum Anschlusse an diesen die Flügelbahn von Wiener-Neustadt nach Kazelsdorf erbaut. Nachdem endlich 1853 die Regierung die Wien-Gloggnizer Streke sammt Flügelbahnen eingelöst und mit der gegen Triest erbauten südlichen Staatseisenbahn vereinigt, zugleich aber dem Actienvereine das Recht zum Weiterbaue der Bruker Bahn über Raab nach Neu-Szöny (gegenüber von Komorn) ertheilt hatte, überging auch dieses Privilegium mit dem Eigenthume der schon ausgebauten Bahnstreke und der 1842 errichteten Maschinenfabrik durch Vertrag ddto. 13. Februar 1855 an die neugebildete k. k. privil. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche kurz vorher den Betrieb der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn übernommen hatte.

In Ungarn hatte sich 1837 ein Actienverein zur Erbauung einer Pferde-Eisenbahn von Preßburg nach Tyrnau gebildet, welche im darauf folgenden Jahre begonnen, 1847 vollendet und bis Szered (im Ganzen 8½ Meilen lang) erweitert wurde.

Auch im lombardisch-venetianischen Königreiche sollten aus Privatmitteln Eisenbahnen angelegt, zunächst die beiden Hauptstädte Mailand und Venedig verbunden werden. Die vorläufige Concession hiezu wurde 1837, die definitive Genehmigung des Baues aber unterm 7. April 1840 erwirkt.

Allein jezt trat ein folgenreicher Wechsel in dem von der Regierung bisher befolgten Systeme ein, indem sie sich entschloß, die wichtigsten Eisenbahnen auf eigene Rechnung zu erbauen, ohne jedoch die Privatbetriebsamkeit auszuschließen. Die Motivirung dieses zimlich unerwarteten, mit staunenswerther Energie und zum unberechenbaren Vortheile des Kaiserstaates ausgeführten Entschlusses der Regierung, wie sie die Wiener-Zeitung vom 22. December 1841 Nr. 353 enthielt, ist für uns heute noch höchst interessant, und wir lassen darum jenen officiosen Zeitungsartikel hier fast unverändert folgen.

„ . . . . Die Wahrnehmungen mehrerer Jahre zeigten bei der Ausführung von Eisenbahn-Unternehmungen durch die Privatbetriebsamkeit Schwierigkeiten, die — so angemessen auch solche Unternehmungen geleitet, so zwekmässig auch die Art der Ausführung derselben und des technischen Betriebes sein möge — mit der Natur einer Privatgesellschaft unzertrennlich verbunden sind. Es drängte sich die Ueberzeugung auf, daß, wenn der betretene Weg ausschließend verfolgt würde, ein Stillstand in der Fortsezung der Eisenbahnen eintreten müßte, und der wichtige Zwek, den sie zu erreichen bestimmt sind, nicht erzielt werden würde. Die vorzüglichsten Schwierigkeiten liegen in der Wahl der Richtungen, welche die Eisenbahnen zu nehmen haben, und in der Aufbringung der zum Baue oder zur Fortsezung derselben erforderlichen Geldmittel.

In der ersteren Beziehung ist es jedem Unbefangenen klar, daß die Privatgesellschaften sich für den Zwek wahrscheinlicher Gewinnste bilden, und daß sie unterbleiben, sobald darüber Zweifel oder ungünstige Erfahrungen entstehen. Der Nuzen der Unternehmung selbst liegt größtentheils außer dem Bereiche der Beurtheilung der Actienbesizer. Diejenigen, welche sich an die Spize stellen, sind genöthigt, Linien und Richtungen zu wählen, von denen sie den höchsten Vortheil zu hoffen glauben. Leitendes Princip ist daher das Privat-Interesse, die Verwirklichung des größtmöglichen Gewinnes, und fällt auch hiermit die Erreichung eines höheren Zwekes zusammen, so nimmt doch dieser eine untergeordnete Stelle ein. Kann und darf aber dieß für die Staatsverwaltung gleichgiltig sein, wo es sich um eines der wichtigsten Verkehrsmittel handelt, wo die Richtung der Linie auf den Wohlstand ganzer Provinzen Einfluß nehmen kann? Es ist offenbar, daß hier nicht die pecuniären Vortheile, sondern vor Allem die öffentlichen Rükksichten, nicht die in der kürzesten Frist sich in Aussicht stellende Rente, sondern die ferne, aber um desto nachhaltiger wirkende Zukunft fest und ununterbrochen im Auge gehalten werden müsse, und daß die Voraussezungen, welche es räthlich machen, bei kleinen kurzen Bahnen, bei Einästungen in Hauptbahnen die Privatbetriebsamkeit walten zu lassen, bei großen Bahnen durchaus nicht eintreten. Die Staatsverwaltung allein ist hier in dem Falle, die Bahnlinie mit Umgehung aller Nebenvortheile im Sinne der allgemeinen Interessen des Verkehrs und sonach unter Berükksichtigung aller Staatszweke aufzufassen und zu bestimmen. Sie allein ist in der Lage, sich über die Einmündung der inländischen in die Bahnen des Auslandes, die für den Nuzen der ersteren so entscheidend ist, mit den fremden Regierungen zu verständigen, und dabei sowol die Vortheile des Verkehrs als der Politik zu

beachten. Die Staatsverwaltung allein kann in die Ausführung der Bauten jene Regelmässigkeit, Uebereinstimmung und jene Angemessenheit für alle zu beachtenden Zweke bringen, welche bei dieser Angelegenheit von so wesentlichem Einfluße sind."

„Die Schwierigkeit in der Aufbringung der Geldmittel zur Führung neuer oder zur Fortsezung der begonnenen Bauten hatte zur Folge, daß sich an die Staatsverwaltung um Abhilfe der unvermeidlichen Bedrängnisse, in welchen sich die E.-B.-Unternehmungen befinden, gewendet wurde. Sie nahm diese Bitte in jene reife Ueberlegung, welche die Wichtigkeit des Gegenstandes erforderte. Sie zog hierbei alle die verschiedenen Wege, auf welchen man derlei Unternehmungen unterstüzen zu können glaubt, als: die Gewährung eines Darlehens, die Leistung eines Beitrages, die Uebernahme eines Theils der Actien, die Zinsengarantie in Erwägung, gelangte jedoch zur Ueberzeugung, daß auf diese Weise entweder der Zwek nicht vollständig und nicht sicher erreicht werde, oder daraus die verwikeltsten Verhältnisse hervorgehen würden, der Staat aber jedenfalls mit seinem eigenen Credite einstehen müßte, folglich nicht die Gesellschaften sondern eigentlich der Staat den Bau mit seinen Mitteln führen würde, die Verwendung dieser Mittel aber einer Privatverwaltung, ohne daß ein unmittelbarer Einfluß von Seite der Staatsverwaltung darauf genommen werden könnte, überlassen bliebe."

„Auf der Grundlage der erörterten Verhältnisse, einer sorgfältigen Untersuchung und der fortgesezten Beobachtung der schon eingetretenen und noch zu erwartenden Wirkungen, welche aus dem Baue und der Benüzung von Eisenbahnen für alle Zweige des Verkehrs hervorgehen, geruhten Se. k. k. Majestät am 19. December 1841 den Beschluß zu fassen, daß auf die Zustandebringung der für die Staatsinteressen wichtigsten Bahnen von Seite der Regierung directer Einfluß genommen werde, ohne die Privatbetriebsamkeit da, wo sie sich nüzlich bewährt, auszuschließen. Die Bahnen werden sich daher in Staats- und Privatbahnen theilen. . . . ."

Die oberste Leitung dieser Angelegenheit wurde dem Präsidenten der k. k. allgemeinen Hofkammer Karl Freiherrn von Kübek übertragen, und für die unmittelbare Besorgung der Geschäfte eine technisch-administrative General-Direction der Staatseisenbahnen bestellt.

Den Anfang machte der Bau der Eisenbahn zwischen Olmüz und Prag und jener in Steiermark vom Semmering bis Graz, welche bereits 1845—1846 vollendet und zum Betriebe der K. Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft, beziehungsweise dem Wien-Gloggnizer Actienvereine

pachtweise auf 5 Jahre übergeben wurden. Sodann folgte ohne Unterbrechung die Fortsezung des Baues der nördlichen Staatsbahn nach Bodenbach an die sächsische Grenze und der südlichen Staatsbahn über Cilli gegen Triest. Aber noch mehr erweiterte sich die Zahl und Ausdehnung der Staatsbahnen nach dem Jahre 1848 durch die Einlösung mehrerer Schienenwege, deren Anlegung von Privatgesellschaften unternommen worden war. Nachdem die Regierung schon zu Anfang 1846 die Fortführung der lombardisch-venetianischen Ferdinands-Bahn zwischen Venedig und Mailand in die Hand genommen hatte, erfolgte 1851 die Einlösung der Mailand—Como-Eisenbahn durch den mit dem Wechselhause Arnstein und Eskeles, als Bevollmächtigten der Gesellschaft, geschlossenen Vertrag, in welchem sich die Staatsverwaltung zur Zahlung des Betrags von 2,530.000 fl. C. M. in 4% Obligationen, zur Uebernahme von Privatforderungen im Betrage von 2,023.754 Lire 37 Centes. und zur Entrichtung der auf die früher emittirten Rentenscheine entfallenden Jahresrente pr. 252.000 Lire auf 37 Jahre verpflichtete. Mittels Vertrages ddto. 7. März 1850 überging die im Jahre 1844 begonnene, aber nur in den Streken Preßburg — Marchek und Waizen—Czegléd—Szolnok ausgebaute ungarische Centralbahn gegen Einlösung der im Privatbesize befindlichen Actien im Nennwerthe von 8 Millionen Gulden C. M. mittels 4% Staatsschuldverschreibungen in das Eigenthum der Regierung, welche die Vollendung dieser „südöstlichen Staatseisenbahn" rasch förderte. In ähnlicher Weise wurde durch Vertrag ddto. 30. April 1850 die Krakau-oberschlesische (später „östliche Staats"-) Eisenbahn und durch Vertrag ddto. 4. August 1853 die Wien-Gloggnizer- endlich durch Vertrag ddto. 31. Juli 1854 die Oedenburg-W. Neustädter Eisenbahn eingelöst.

In den genannten Jahren wurde überdieß auf Rechnung des Staates die zur Förderung der Bergbau-Industrie im Banate bestimmte Bahn von Oravicza nach Basiasch und die Tiroler Bahn in zwei Abtheilungen (Verona—Bozen, Innsbruk—Kufstein) sowie die Wiener Verbindungsbahn in Angriff genommen und der schwierige Bau über den Semmering fortgeführt. Auch hatte die Regierung mittels Uebereinkommens ddto. 20. Juli 1853 den Bau einer Eisenbahn von Mohács nach Fünfkirchen zu den der privil. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft gehörenden Steinkohlengruben auf Rechnung dieser Gesellschaft übernommen. Gleichzeitig wurde durch Verträge mit den Nachbarstaaten der Anschluß der inländischen Eisenbahnen an jene des Auslandes sichergestellt, und so der internationale Verkehr wesentlich erleichtert. Hieher gehören:

a) der mit der königlich sächsischen Regierung am 31. December 1850 geschlossene Vertrag, betreffend den Anschluß der nördlichen Staatsbahn und die Ueberlassung des Betriebes auf der 1½ Meile langen Streke von Bodenbach zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze an die genannte königliche Regierung und das Uebereinkommen mit derselben ddto. 24. April 1853 wegen der Concession zur Anlegung einer Locomotivbahn zwischen Zittau und Reichenberg;

b) die Staatsverträge mit Baiern ddto. 21. Juni 1851, 21. April 1856 und 20. September 1858 wegen der an vier Grenzpuncten, bei Kufstein, Salzburg, Passau und Furth zu bewerkstelligenden Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen;

c) das mit den Regierungen von Parma, Modena, Toscana und des Kirchenstaates getroffene Uebereinkommen ddto. 1. Mai 1851 und 8. Mai 1856 wegen Bildung einer anonymen Gesellschaft zur Anlegung der italienischen Centralbahn; endlich

d) die mit Sardinien geschlossenen Verträge ddto. 19. Juni 1856 in Betreff des Anschlusses der lombardischen und sardinischen Eisenbahnen bei Magenta und ddto. 23. Juli 1856 (21. März 1857) über die Auswechslung von Reisenden, Effecten u. s. w.

Gegenüber dieser energischen, auf vielen Puncten zugleich eingreifenden Thätigkeit der Regierung erscheint die Wirksamkeit der Privatspeculation in den Jahren 1848—1855 ziemlich gering und beschränkt. Abgesehen von dem langsam fortschreitenden Ausbaue der Ferdinands-Nordbahn von Oderberg gegen Galizien und von dem schon erwähnten Unternehmen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welche die Eisenbahn zwischen Mohács und Fünfkirchen in der Länge von 8¼ Meilen anlegte, wurde damals die Concession nur für einige kleinere, vorzugsweise auf Beförderung von Steinkohlen berechnete Bahnen angesucht und erwirkt; — so 1853 von Franz Grafen St. Julien für die Pferde-Eisenbahn von Wolfsegg zur Linz-Gmundner Bahn und von der Traunthaler Steinkohlen-Gewerkschaft für eine gleichartige Bahn von Attnang bis Schwanenstadt in Ober-Oesterreich; — 1854 von mehreren Kohlenwerksbesizern für eine 3 Meilen lange Eisenbahn von Brünn nach Rossic.

Da trat abermals ein gewaltiger Umschwung der Dinge ein. Die Regierung entschloß sich aus financiellen Gründen, die auf Staatskosten erbauten und bisher in eigener Regie betriebenen Eisenbahnen an Privatgesellschaften zum Betriebe zu überlassen; aber auch für die Anlegung neuer Bahnen sollte die Privatspeculation mehr angeregt und selbst das Ausland zur Betheiligung mit seinen Capitalien herangezogen werden, indem mancherlei Begünstigungen und sogar Zin-

sengarantie von Seite der Staatsverwaltung in Aussicht gestellt wurden. Am 14. September 1854 wurde ein neues Eisenbahn-Concessions-Gesez für den ganzen Umfang der Monarchie publicirt, welches die Bedingungen zur Erlangung solcher Concessionen, die mit denselben verknüpften Rechte und Verpflichtungen im Allgemeinen bekannt gab. Auf Befehl des Kaisers wurde ein Eisenbahnnez nach einem alle Theile des Staatsgebietes angemessen berükſichtigenden Systeme und mit Bedachtnahme auf strategische, national-ökonomische und handelspolitische Interessen entworfen, welches nach seiner Vollendung eine Gesammtlänge von 1240 deutschen Meilen umfassen und den Kaiserstaat mittels 3 Hauptlinien von Westen nach Osten und mittels eben so vieler Linien von Süden nach Norden durchschneiden, die wichtigsten Orte des Reiches nicht bloß untereinander, sondern auch mit sämmtlichen Nachbarländern verbinden sollte.

Mit der A. h. Entschließung vom 12. Jänner 1855 wurde den Herren G. v. Sina, J. v. Eskeles, Isak Pereire und Rafael Herzog von Galliera für die vom 1. Jänner 1858 beginnende Dauer von 90 Jahren die Concession der nördlichen Staatsbahn von Bodenbach nach Brünn und Olmüz, der südlichen Staatsbahn von Marchek nach Szolnok und Szegedin, der im Bau begriffenen Staatsbahn von Szegedin nach Temesvár, dann einer von Temesvár gegen die Donau zu erbauenden und der im Banate schon erbauten Eisenbahn von Lissawa über Orawicza nach Basiasch gegen die ratenweise einzuzahlende Ablösungssumme von 65,450.000 fl. C. M. (170,000.000 Francs) überlassen, zugleich aber vom Staate eine Annuität von $5^2/_{10}$ % für die Summe von 77 Millionen fl. C. M. (= 200 Millionen Francs) gewährleistet. Der von den Concessionären unter der Firma: „k. k. privil. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft" gebildete Actienverein erwarb bald darauf auch das Eigenthum der Wien—Raab—Neu-Szöny-Eisenbahn, für welche ihm die Regierung das ausschließende Privilegium laut Urkunde ddto. 28. April 1856 bis zum 31. December 1947 ertheilte. Dagegen hat er mit Genehmigung der Staatsverwaltung am 4. April 1857 die Bahnstreke Czegléd—Szolnok an die priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft überlassen, wodurch sich die erwähnte, der Staatsgarantie zu Grunde gelegte Maximalsumme von 77 Millionen Gulden C. M. (= 200 Millionen Francs) um den Betrag von 1,399.155 fl. 14 kr. C. M. (= 1,469.113 fl. österr. Währung oder 3,634.169 Francs 43 Cent.) verminderte.

Rasch folgten die Gesuche um Bewilligung zu den Vorarbeiten für die Hauptlinien und Projecte zur Bildung von Actiengesellschaften,

Die seit dem neuen Gesetze vom 14. September 1854 ertheilten, zum Theile wieder erloschenen Concessionen wollen wir in chronologischer Ordnung und zwar jene zuerst anführen, bei welchen die Regierung eine Zinsengarantie (s. §. 5) übernommen hat.

a) Die Kaiserin-Elisabeth-Bahn von Wien über Linz nach Salzburg, und an die dortige bairische Grenze nächst Klesheim sammt der Flügelbahn von Linz nach der bairischen Grenze gegen Passau genießt laut der Concessions-Urkunde ddto. 8. März 1856 das ausschließende Privilegium auf die Dauer von 90 Jahren, von dem genannten Tage an gerechnet. Im Jahre 1857 erwarb die Gesellschaft auch das Eigenthum der Eisenbahn von Linz nach Budweis und von Linz nach Gmunden.

b) Unter dem Namen „k. k. privil. süd-norddeutsche Verbindungsbahn" wurde laut Privilegiums-Urkunde ddto. 15. Juni 1856 der Bau einer Eisenbahn von Reichenberg nach Pardubic und einer Flügelbahn von Jaroměř nach Schwadowiz auf 90 Jahre, vom Tage der Ausfertigung des citirten Privilegiums, concessionirt.

c) Die unterm 8. October 1856 auf 90 Jahre (vom 1. Jänner 1862 an) und mit der Gewährleistung von $5^2/_{10}$ % des Anlagecapitals ertheilte Concession zu dem „Kaiser-Franz-Josef-Orientbahn" genannten Eisenbahnneze von Wien über Oedenburg und Groß-Kanischa nach Essegg, dann von Neu-Szöny über Stuhlweissenburg nach Essegg, ferner von Ofen über Groß-Kanischa an die südliche Staatseisenbahn in der Nähe von Pöltschach und endlich von Essegg nach Semlin mit der Verbindlichkeit zum eventuellen Baue einer Zweigbahn nach Fünfkirchen ist Ende 1858 mit mancherlei Modificationen auf die k. k. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

d) Die Concession zum Baue und Betriebe der sogenannten Theiß-Eisenbahn von Pest nach Miskólcz und Kaschau, von Miskólcz über Tokay nach Debreczin, von Arad zum Anschlusse an die südöstliche Staatsbahn Szolnok—Debreczin wurde mit gleichzeitiger Ueberlassung der damals bereits im Baue befindlichen Staatseisenbahnstreken von Szolnok nach Debreczin und von Püspök-Ladány nach Großwardein in der Urkunde ddto. 10. November 1856 auf 90 Jahre, vom 1. Jänner 1858 an gerechnet, ertheilt. Der hiefür gebildete Actienverein brachte, wie schon früher erwähnt wurde, durch Vertrag vom 4. April 1857 von der k. k. privil. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft die fertige Bahnstreke Czegléd—Szolnok käuflich an sich. Auch ist demselben für den Zeitraum von 5 Jahren nach Vollendung der genannten

Bahnen das Vorrecht vor anderen Bewerbern für die Fortsezung der Bahn von Kaschau nach Galizien zum Anschlusse an die dortige Hauptbahn mit einer Flügelbahn bis Wallendorf in der Zips eingeräumt, und überdieß die Zusicherung gegeben worden, daß ihm die Concession zu einem die Endpuncte der oben bezeichneten Bahnen verbindenden Schienenwege vor dritten Bewerbern unter gleichen Bedingungen ertheilt werden wird. Mit a. h. Entschl. v. 7. März 1860 endlich wurde die Concession auf den Bau einer Eisenbahn in der Marmaros ausgedehnt.

e) Das unterm 9. Jänner 1857 einer Gesellschaft von Grundbesizern und Capitalisten auf 90 Jahre (vom Jahre 1860 an) verliehene Privilegium zum Baue der Kärnthner-Bahn d. i. von der südlichen Staatseisenbahn bei Marburg über Klagenfurt, Villach, Lienz, Bruneken zur Einmündung in die Tiroler Bahn, dann einer Flügelbahn von Villach an die von Verona nach Triest führende Eisenbahn, in welchem zugleich 5 % Zinsen des Anlagecapitals und zu dessen Amortisirung noch ein jährliches Erträgniß von $^{2}/_{10}$ % vom Staate garantirt war, befindet sich gegenwärtig, jedoch in mehreren Puncten geändert, im Besize der k. k. südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft, wie jenes (c) der Kaiser-Franz-Josefs-Orientbahn.

f) Die galizische Karl-Ludwigs-Bahn, welche laut der Concessions-Urkunde ddto. 3. März 1857 die Streken von Lemberg nach Przemysl, von Lemberg nach Brody an die russische Grenze, von Lemberg in südlicher Richtung auf das rechte Dniester-Ufer und sodann nach Czernowic bis an die moldauische Grenze, endlich von Przemysl auf das rechte Dniester-Ufer zum Anschlusse an die lezterwähnte Linie umfassen sollte, ist durch die spätere Concessions-Urkunde ddto. 7. April 1858 auf die vom Staate entgeltlich überlassene Eisenbahn Krakau — Rzeszow sammt Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice und auf die anschließende Streke Rzeszow—Przemysl—Lemberg beschränkt worden. Hinsichtlich der andern oben genannten Linien Lemberg—Brody u. s. w. aber wurde den Concessionären der Vorzug vor anderen Bewerbern zugesichert, wenn sie dieselben Bedingungen eingehen, unter welchen dritte Personen sich zum Baue und Betriebe anbieten, und wenn sie sich hiezu längstens 3 Monate, nachdem ihnen die Bedingungen bekannt gegeben worden, rechtsverbindlich erklären.

g) In Folge des mit der königlich sächsischen Regierung geschlossenen Uebereinkommens ddto. 24. April 1853 hat die österreichische Staatsverwaltung der Zittau-Reichenberger-Eisenbahn-Gesellschaft mittels Urkunde ddto. 19. September 1857 ein 50jähriges Privilegium zur Fortführung und zum Betriebe der von Zittau an die

sächsisch-böhmische Landesgrenze erbauten Locomotiv-Eisenbahn auf österreichischem Gebiete bis Reichenberg ertheilt.

h) Im Herbste 1858 überließ das k. k. Aerar einer Privat-Gesellschaft: die südliche Staatsbahn (Wien—Triest mit den Flügelbahnen Mödling—Laxenburg und Wr. Neustadt—Oedenburg), die im Baue begriffene Eisenbahn von Marburg nach Klagenfurt bis Villach, rücksichtlich welcher das oben e) angeführte Privilegium eben von den Concessionären unter gewissen Bedingungen zurückgelegt worden war, dann die Eisenbahn von Steinbrück über Agram nach Sissek mit einer Zweigbahn nach Karlstadt, endlich die kurz vorher in Betrieb gesezte Tiroler Bahn von Innsbruk nach Kufstein und von Verona nach Bozen gegen die ratenweise zu zahlende Ablösungssumme von 100 Millionen Gulden österr. Währung. Auf Grund der zugleich ertheilten Ermächtigung von Seite der Regierung fand bald darnach eine Fusion mit der oben (c) genannten Kaiser-Franz-Josefs-Orientbahn-Gesellschaft und mit der 1856 gebildeten lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft statt, so daß unter dem Namen: „k. k. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft" ein neuer Verein entstand, dessen rechtlichen Verhältnisse jedoch in Folge des lezten Krieges noch nicht vollständig geregelt sind. In dem zu Zürich am 10. November 1859 geschlossenen Friedenstractate (Art. XI.) hat die neue Regierung der Lombardie die von Oesterreich auf dem abgetretenen Gebiete ertheilten Eisenbahn-Concessionen anerkannt und bestätigt; eine besondere Convention aber soll in möglich kürzester Frist den internationalen Dienst auf den Eisenbahnen zwischen Sardinien und Oesterreich (s. oben) regeln.

i) Zur Anlegung einer böhmischen Westbahn von Prag an die bairische Grenze und mehrerer Seitenbahnen war die Concession unterm 17. April 1857 ertheilt worden. Nachdem aber hierauf von den Concessionären Verzicht geleistet wurde, haben Se. Majestät unterm 8. September 1859 die definitive Bewilligung zum Baue und Betriebe der Eisenbahn von Prag über Pilsen nach der Grenze von Baiern nebst Zweigbahn von Holaubkau nach Radnic und Wegwanow auf 90 Jahre den Gebrüdern Klein, H. D. Lindheim, Fr. Richter und der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft mit der Ermächtigung verliehen, eine Actien-Gesellschaft zu errichten, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre eintreten soll. Zugleich wurde den Concessionären bezüglich einer Eisenbahn von Pilsen nach Eger bis an die bairische Grenze und von Pilsen nach Budweis ein Vorrecht vor anderen Bewerbern zugesichert. Vermöge des mit der königl. bairischen

Regierung geschlossenen Vertrages ddto. 20. September 1858 und des §. 7 der citirten Privilegiums-Urkunde ddto. 8. September 1859 soll die Eisenbahn von Prag bis Nürnberg längstens bis Ende Juni 1862 vollendet und dem allgemeinen Verkehre übergeben werden.

Andere Eisenbahn-Concessionen, welche nach dem neuen Gesetze vom 14. September 1854 und zwar ohne Zinsen-Garantie von Seite des Staates verliehen wurden, sind:

1. Das unterm 26. August 1855 der Voitsberger-Köflacher-Lankowizer-Steinkohlen-Gewerkschaft auf die Dauer von 80 Jahren verliehene und mit A. h. Bewilligung ddto. 14. December 1858 auf die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Actien-Gesellschaft übertragene Privilegium zum Baue einer Locomotivbahn von Graz nach Köflach und zum Betriebe derselben für Personen- und Sachentransport.

2. Das am 20. November 1855 der Buschtiehrader-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft auf die Dauer von 50 Jahren ertheilte Privilegium für eine Locomotiv-Eisenbahn von dem Buschtiehrader Kohlenrevier nach Kralup mit Zweigbahnen nach den Kohlengruben, dann zur Fortsezung der in den Besiz dieses Actienvereines übergegangenen Prag—Lana-Pferde-Eisenbahn in der Richtung von Wejhybka nach dem genannten Kohlenrevier.

3. Die Concession ddto. 2. August 1856, welche der Aussig-Teplizer-Eisenbahn- und Bergbau-Actien-Gesellschaft auf 80 Jahre zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Aussig nach Tepliz und von Zweigbahnen zu den im Bereiche der Bahn liegenden Kohlenwerken verliehen worden ist.

Schließlich erwähnen wir noch, daß der Betrieb der auf Staatskosten erbauten Wiener Verbindungsbahn zwischen der Kaiser Ferdinands-Nord- und der k. k. südlichen Staatseisenbahn vom 1. Jänner 1860 an pachtweise den beiden Verwaltungen der eben genannten Bahnen übertragen worden ist (Finanz-Ministerial-Erlaß vom 31. December 1859, Z. 7151).

II.

Uebersicht der österreichischen Eisenbahnen im Monate Juni 1860.

I. K. k. a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 4. März 1836, Vertrag mit der Staatsverwaltung ddto. 25. April 1853, Concessions-Urkunde ddto. 26. Juni 1858.

Hauptbahn:	Wien — Krakau	55½	Meilen,
Flügelbahnen:	Floridsdorf — Stokerau .	2½	„
	Gänserndorf — Marchek .	2½	„
	Lundenburg — Brünn . .	9	„
	Prerau — Olmüz . . .	3	„
	Schönbrunn — Troppau .	4	„
	Oderberg — preußische Grenze	½	„
	Dziediz — Bieliz	1½	„
	Trzebinia — preußische Grenze	3½	„
	Szczakowa — russische Grenze	½	„
	Gesammtlänge	82½	Meilen,

Sämmtlich Locomotiv-Eisenbahnen und im Betriebe.

II. K. k. priv. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 1. Jänner 1855 und 28. April 1856.

a) Nördliche Linie:	Brünn — Bodenbach .	51	Meilen	62 Meilen.
	Olmüz — Böhm. Trübau	11	„	
b) Südöstliche Linie:	Marchek — Basiasch .	86	„	91½ „
	Jasenova — Oravicza	5½	„	
c) Linie Wien — Raab — Neu-Szöny		21	„	
	Gesammtlänge	174½	„	

Sämmtlich Locomotiv-Eisenbahnen und im Betriebe; die Streke Oravicza — Steierdorf im Banate ist im Baue.

III. K. k. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 30. November 1858.

Im Betriebe:

a) südliche Staatsbahn: Wien — Triest	78½ M.		
Flügelbahnen: Mödling — Laxenburg	½ „	83½	Meilen.
Wr. Neustadt—Oedenburg	4½ „		
b) Tiroler Bahn: Innsbruk — Kufstein	9⅗ „	29	„
Verona — Bozen	19⅖ „		
c) italienische Bahn: Venedig — Mailand	37⁹⁄₂₀ „	79	„
Flügelbahnen: Mestre — Casarsa — Nabresina	25¹⁶⁄₂₀ „		
Verona — Mantua	4¹⁵⁄₂₀ „		
Mailand — Camerlata	6 „		
Mailand — Magenta	5 „		
d) ungarische Bahn: Pragerhof — Kanischa	16 „	26	„
Neu-Szöny — Stuhlweißenburg	10 „		
Gesammtlänge		217½	„

Im Baue:

a) italienische Bahn: Borgoforte — österr. Grenze 1 Meile.
b) ungarische „ Ofen — Kanischa . . . 28 „
c) Kärnthner „ Marburg — Klagenfurt . 16 „
d) croatische „ Steinbrük — Agram . . 9⅘ „

Concessionirt:

Bozen — Brixen — Innsbruk,
Klagenfurt — Villach — Brixen,
Agram — Sissek mit der Zweigbahn nach Karlstadt,
Skt. Peter (in Krain) — Fiume,
Padua — Rovigo,
Marburg — Pettau,
Oedenburg — Kanischa,
Kanischa — Essegg — an die Donau und eine Verbindungslinie zwischen den Streken Agram — Sissek und Kanischa — Essegg.

IV. K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahngesellschaft.

Privilegium ddto. 8. März 1856, Vertrag ddto. 1. October 1857.

Im Betriebe:

Hauptbahn:	Wien — Linz — Frankenmarkt	35½	Meilen.
Flügelbahnen:	Lambach — Gmunden . . .	4	„
	Linz — Budweis (Pferdebahn)	17	„
Im Baue:	Frankenmarkt — Salzburg . .	6½	„
Concessionirt:	Wels — Passau	11½	„

V. K. k. priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 10. November 1856.

Im Betriebe:

Hauptbahn:	Czegléd — Debreczin — Miskólcz	38 M.	
Flügelbahnen:	Szolnok — Arad	20 „	67 Meilen.
	Püspök-Ladány — Großwardein	9 „	
Im Baue:	Miskólcz — Kaschau . . .	$10^{19}/_{20}$	Meilen.
Concessionirt:	Pest — Miskólcz	23	„
	Nyiregyhaza-Szigeth . . .	$23^{3}/_{8}$	„
	Szigeth — Slatina, Szigeth — Sugatagh	$5^{7}/_{8}$	„

Zugesicherte Concession für: Kaschau — Galizien und Kaschau — Wallendorf (in der Zips).

VI. K. k. priv. galizische Karl Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 3. März 1857 und 7. April 1858.

Hauptbahn:	Krakau — Lemberg	$45^{3}/_{4}$	Meilen.
	hievon im Betriebe: Krakau — Przeworsk	$25^{3}/_{4}$	„
Flügelbahnen:	Bierzanów — Wieliczka	$1^{1}/_{4}$	„
	Podleże — Niepolomice		

Eventuell zugesicherte Concession für: Lemberg — Brody und Lemberg — Czernowic — moldauische Grenze.

VII. K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 15. Juni 1856.

Hauptbahn: Pardubic — Reichenberg . . . . . 22 Meilen.

Flügelbahn: Jaroměř — Schwadowiz . . . . . 5 „

im Betriebe mit Dampfkraft.

VIII. K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Actien-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 26. August 1855.

Im Betriebe mit Locomotiven: Graz — Voitsberg — Köflach $5^{1}/_{2}$ Meilen.

IX. K. k. priv. Aussig-Teplizer Eisenbahn- und Bergbau-Actien-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 2. August 1856.

Im Betriebe: Hauptbahn: Aussig — Tepliz . . . . $2^{1}/_{2}$ Meilen.

Im Baue: Flügelbahn: Karbiz zu den Kohlenwerken der Bergbau-Gesellschaft Saxonia.

X. K. k. priv. Buschtiehrader Eisenbahn-Actien-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 20. November 1855.

Im Betriebe:

Locomotivbahn Kladno — Kralup und Kladno — Nuczice 5 Meilen,
Pferdebahn Prag — Lana . . . . . 7½ „

XI. K. k. priv. Brünn-Rossicer Eisenbahn-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 15. Jänner 1854.

Im Betriebe: Locomotivbahn Brünn — Rossic . . . 3 Meilen,

XII. K. k. priv. erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 20. Juli 1853.

Im Betriebe: Locomotivbahn Fünfkirchen — Mohács . 8¼ Meilen.

XIII. Erste ungarische Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Betriebe: Pferdebahn Preßburg — Tyrnau — Szered 8½ Meilen.

XIV. Wiener Verbindungsbahn . . . . ¾ Meilen.

Eigenthum des Staates, pachtweise zum Betriebe der K. Ferdinands Nordbahn- und der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen.

XV. Wolfsegg-Traunthaler Kohlengewerkschaft.

Privilegium ddto. 25. Jänner 1853 und 3. August 1853.

Im Betriebe: Pferdebahn für Steinkohlenbeförderung:
Thomasroith — Attnang . . 1¾ Meilen,
Wolfsegg — Breitenschüzing . 1½ „

XVI. Zittau-Reichenberger Eisenbahn-Gesellschaft.

Privilegium ddto. 19. September 1857.

Im Betriebe: Locomotivbahn Reichenberg — sächsische Grenze 3 Meilen.

XVII. Böhmische Westbahn.

Privilegium ddto. 8. September 1859.

Concessionirt: Hauptbahn: Prag — Pilsen — bairische Grenze,
Flügelbahn: Holaubkau — Radnic — Wegwanow.

Eventuell zugesicherte Concession für die Linien:
Pilsen — Eger — bairische Grenze und
Pilsen — Budweis.

XVIII. Staats-Eisenbahn Bodenbach — sächsische Grenze 1½ Meilen.

Laut Vertrages ddto. 31. December 1850 der k. sächsischen Regierung zum Betriebe überlassen.

Zu montanistischen Zweken, namentlich für die Beförderung von Steinkohlen, bestehen mehrere kleinere Eisenbahnen, z. B. im Krakauer Gebiete die dem Staate gehörige, mit Locomotiven befahrene Streke Szczakowa — Jaworzno (1 Meile) und die ½ Meile lange Streke von Szczakowa nach Dąbrowa, Eigenthum der Dąbrowaer Kohlengewerkschaft.

III.

Quellen des Eisenbahnrechtes.

Die Rechte und Pflichten der Privat-Eisenbahn-Unternehmer sind zunächst nach dem Inhalte der ihnen verliehenen Privilegien und Concessionen und der von der Regierung genehmigten Statuten zu beurtheilen.

Allgemeine Bestimmungen über die von Fall zu Fall anzusuchende Bewilligung zum Baue und Betriebe von Eisenbahnen so wie über die rechtlichen Verhältnisse des Concessionärs zum Staate und zum Publicum wurden zuerst auf Grundlage der Allerhöchsten Entschließungen vom 29. December 1837 und 18. Juni 1838 für die nicht ungarischen Provinzen des Kaiserstaates mit dem Hofkanzlei-Decrete vom 30. Juni 1838 (J. G. S. neue Folge Nr. 282, Pol. G. S. 66. Band S. 247) publicirt. An die Stelle derselben trat später das mit der Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854 (R. G. Bl. Nr. 238) bekanntgemachte Eisenbahn-Concessions-Gesez, welches noch gegenwärtig im ganzen Reiche verbindende Kraft hat.

Ein anderes allgemeines Gesez ist die mit der kais. Verordnung vom 16. November 1851 (R. G. Bl. 1852 Nr. 1) erlassene und am 21. Februar 1852 in Wirksamkeit getretene Eisenbahn-Betriebs-Ordnung, welche — wie früher das Gesez vom 7. März 1847 — hauptsächlich polizeiliche Vorschriften über den Betrieb von Staats- und Privat-Eisenbahnen, aber auch manche das Privatrecht unmittelbar berührende Norm enthält, und auf welche in allen späteren Concessions-Urkunden ausdrüklich hingewiesen wird. Für jene Eisenbahnen, welche mit anderen Kräften als Dampfmaschinen betrieben werden, wurde zwar eine besondere Betriebsordnung mit Benüzung der auf ihre eigenthümlichen Verhältnisse passenden Bestimmungen der eben genannten Vorschrift in Aussicht gestellt [1]), aber bis jezt nicht publicirt, und wir müssen daher die leztere auch für den Betrieb der

[1]) S. §. 92 der oben citirten E. B.-Betriebs-Ordnung.

Pferde-Eisenbahnen, so weit es überhaupt nach der Natur der Sache angeht, zur Richtschnur nehmen.

In naher Beziehung zur Eisenbahn-Betriebs-Ordnung stehen jene Paragraphe des allgemeinen Strafgesezes vom 27. Mai 1852 und des Militär-Strafgesezbuchs vom 15. Jänner 1855 welche zum Schuze dieser Communicationsanstalten, zur Hintanhaltung der beim Betriebe derselben zu befürchtenden Gefahren für das Leben und Vermögen gewisse dolose und culpose Handlungen und Unterlassungen als Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen erklärt und verpönt haben [1]).

Nebstbei kommen im Gebiete des Eisenbahnwesens zahlreiche Einzeln-Verordnungen zu berüksichtigen, welche mancherlei Gegenstände des öffentlichen und des Privatrechtes, die Besteuerung, das Verhältniß der Bahnunternehmer zur Postanstalt, zur Militärverwaltung u. dgl. m. betreffen. Uebrigens versteht es sich von selbst, daß überall dort, wo etwas besonderes in den zunächst die Eisenbahnen behandelnden Verordnungen, Privilegien, Vereins-Statuten, Betriebs-Reglements, Staatsverträgen u. s. w. nicht vorkömmt, auf die allgemeinen Gesezе, namentlich in Fragen des Privatrechtes auf das allgemeine bürgerliche Gesezbuch vom Jahre 1811 zurükgegangen werden muß.

---

[1]) Unmittelbar vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses allgemeinen Civil-Strafgesezes (1. September 1852) galt in Betreff der Beschädigungen an Eisenbahnen und anderer, in Beziehung auf solche unternommenen strafbaren Handlungen die kais. Verordnung vom 8. Februar 1852 (R. G. Bl. Nr 40), welche am 21. Februar 1852 an die Stelle der Hofkanzlei-Decrete vom 7. März und 2. Mai 1847 (Pol. G. S. 75. Bd., S. 41 u. 97) getreten war.

IV.

Landesfürstliche Eisenbahn-Behörden.

Die oberste Leitung des gesammten Eisenbahnwesens in allen Kronländern des Reiches war dem 1848 gebildeten, zufolge der Allerhöchsten Entschließung vom 21. August 1859 aufgelösten k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, — und ist jezt (seit 1. November 1859) dem k. k. Ministerium der Finanzen derart zugewiesen, daß dasselbe in höchster Instanz alle auf Staats- und Privatbahnen und auf die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung bezüglichen Geschäfte zu besorgen, und die Bewilligung zu neuen Eisenbahnbauten, Reconstructionen u. dgl. (vorbehaltlich jedoch des dem Ministerium des Innern vom Standpuncte der politischen Verwaltung zustehenden Einflusses bezüglich der Baulinien, der Baupolizei, Expropriation u. dgl.) zu ertheilen hat [1]).

Zur unmittelbaren Ueberwachung der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes der Eisenbahnen wurden Anfangs (laut Erlasses des Handels-Ministeriums vom 18. März 1849 R. G. Bl. Nr. 173) eigene k. k. Ministerial-Commissäre, später jedoch, (December 1849) Inspectoren und hierauf, bei Einführung der Betriebsordnung vom 16. November 1851, eine k. k. General-Inspection für die Communicationsanstalten aufgestellt, deren Wirksamkeit sich auf das gesammte Communicationswesen des Reiches (mit Ausnahme der Fluß- und Meerschifffahrt) erstrekte, und die höhere Aufsicht über den technischen und administrativen Betrieb sowohl auf Staats- als auf Privat-Eisenbahnen umfaßte [2]). Als auch diese General-Inspection (zufolge Allerhöchster Entschließung vom 21. November 1853) aufgelöst wurde, übergingen ihre Functionen an die be-

---

[1]) S. die Verordg. der Ministerien des Aeußern, des Innern, der Finanzen, des Unterrichts und der obersten Rechnungs-Controlsbehörde ddto. 20. October 1859 (R. G. Bl. Nr. 193) über die Theilung der Agenden des aufgelösten Handels-Ministeriums.

[2]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 11. December 1851 (Vdgsbl. Nr. 125) und 20. Februar 1852 (Vdgsbl. Nr. 16).

treffenden Referenten des Handels-Ministeriums und an die für den Eisenbahn-Betrieb bestellten Commissäre. Im Jahre 1856 jedoch wurde eine eigene k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen organisirt, welche berufen ist, die der Staatsverwaltung in der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 vorbehaltene höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung im Betriebe der Staats- und Privatbahnen auszuüben [1]). Sie besteht aus dem General-Inspector und mehreren Commissären, und ist jezt dem Finanz-Ministerium unmittelbar untergeordnet. Uebrigens sind auch die politischen Behörden und Sicherheitsorgane zur Ueberwachung der Eisenbahnen berufen, so weit es sich um die von den Concessionären, ihren Beamten und Dienern und von dem Publicum zu beobachtenden allgemeinen Polizei-Gesetze handelt.

Für den Bau und Betrieb der Staats-Eisenbahnen bestanden eigene technisch-administrative Organe. Gleich nachdem sich die Regierung zur Anlegung von Eisenbahnen auf Staatskosten entschlossen hatte, wurde mit der Allerhöchsten Entschließung vom 19. December 1841 die k. k. General-Direction der Staats-Eisenbahnen organisirt, welche unmittelbar dem Präsidenten der k. k. allgemeinen Hofkammer untergeordnet, übrigens als eine selbstständige technisch-administrative Behörde alle, die Staats-Eisenbahnen betreffenden Angelegenheiten zu besorgen und die in dieser Hinsicht Allerhöchst vorgezeichneten Grundsäze zu vollziehen berufen war [2]). Bei ihrer Auflösung (1849) überging ihr Wirkungskreis im Wesentlichen an die im Handels-Ministerium gebildete Section für den Staats-Eisenbahn-Bau und an die Section für den Staats-Eisenbahn-Betrieb [3]), bald hierauf (1850) an die k. k. General-Baudirection und an die k. k. General-Direction der Communicationen (I. Abtheilung), welche leztere jedoch vom 1. Jänner 1852 in theilweise veränderter Gestalt als III. Section des Handels-Ministeriums und mit Ueberordnung über die oben erwähnte General-Inspection in Wirksamkeit trat, während die Erstere am 1. October 1852 aufgelöst und durch die, für den ganzen Umfang der Monarchie mit Ausnahme des lombardisch-venetianischen Königreichs bestellte

---

[1]) S. die am 8. März 1856 erlassene Instruction für die General-Inspection — unten §. 18 d. W.

[2]) S. die mit Hofkanzlei-Decr. vom 8. März 1842 erlassene Instruction dieser Behörde.

[3]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 15. April 1849, R. G. Bl. Nr. 215.

k. k. Central-Direction für Eisenbahn-Bauten ersezt wurde. Für das lombardisch-venetianische Königreich ward (vom 1. November 1853) eine eigene Direction für Eisenbahn-Bauten mit dem Amtssize in Verona organisirt.

Die Allerhöchste Entschließung vom 10. October 1853 verfügte die Auflösung der General-Direction für Communicationen und die Führung der von ihr besorgten Amtsgeschäfte als Gestion des Handels-Ministeriums in der für die übrigen Zweige desselben vorgeschriebenen Weise; dagegen blieb die Central-Direction für Eisenbahnbauten bis zu ihrer am 1. Juli 1859 erfolgten Auflösung, an welchem Tage ihre Geschäfte in die unmittelbare Behandlung des genannten Ministeriums übergingen [1]). Nachdem auch dieses am 1. November 1859 aufhörte, bestellte das Finanz-Ministerium zur Austragung der älteren Staatseisenbahn-Angelegenheiten eine Ministerial-Commission, deren Aufgabe es sein sollte, den Ausbau der Wiener-Verbindungsbahn zwischen der Süd- und Nordbahn zu vollenden und alle auf den Bau und Betrieb der bestandenen Staatsbahnen Bezug nehmenden Geschäfte abzuwikeln, wozu namentlich die Liquidirungen mit den Bauunternehmern und Lieferanten, die Collaudirung der vollendeten, jedoch nicht beglichenen Bauten, die rükständigen Grundeinlösungen und die Ordnung der Verhältnisse der Beamten und Diener der bestandenen Staatsbahnen gehören [2]).

Unter den Centralbehörden standen in den Provinzen k. k. Staatseisenbahn-Bauleitungen (aus Inspectoren, Oberingenieuren, Ingenieuren u. s. w.) und die seit 1850 organisirten, später in Folge der Veräußerung der Staatsbahnen aufgelösten k. k. Betriebs-Directionen und zwar in Prag für die nördliche, in Pesth für die südöstliche Staatsbahn (beide aufgelöst am 1. Juni 1855), in Krakau für die östliche Staatsbahn (aufgelöst am 1. August 1858), in Wien [3]) für die südliche Staatsbahn (aufgelöst am 1. Mai 1859), in Innsbruk für die nordtiroler und in Verona für die lombardisch-venetianische Eisenbahn (leztere aufgelöst am 1. März 1857).

---

[1]) S. Erl. des Handels-Min. ist. vom 3. Juni 1859 (Vdgsbl. Nr. 46).

[2]) S. Erl. des Finanz-Minist. vom 5. November 1859 (Vdgsbl. Nr. 57).

[3]) Für die südliche Staatseisenbahn wurde zuerst (1851) eine k. k. Betriebs-Direction mit dem Size in Graz und 1853, nach Einlösung der Glogguizer Privat-Eisenbahn, eine zweite Betriebs-Direction in Wien bestellt; beide aber wurden 1856 vereinigt.

Erster Abschnitt.

Von den Eisenbahn-Concessionen.

§. 1.

Verleihung der Concession.

Zur Anlegung einer Eisenbahn, sie mag mit Pferden, mit Dampf- oder einer anderen Kraft betrieben zu werden bestimmt sein, ist die specielle Bewilligung der Regierung erforderlich. Das Gesez unterscheidet aber in dieser Beziehung: Eisenbahnen, welche

a. jemand lediglich zu seinem eigenen Gebrauche erbauen will, und

b. welche als ein öffentliches Transportmittel für Personen und Waaren zu dienen bestimmt sind, und Anlagen, wodurch eine Landstrasse in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll.

ad a. Der Unternehmer muß hier den, in den allgemeinen Gesezen vorgeschriebenen Bau-Consens erwirken, welchen die politische Landesstelle (Statthalterei, Landesregierung, Statthalterei-Abtheilung) nach Anhörung von Eisenbahn-Bauverständigen, im Falle einer zu montanistischen Zweken beabsichtigten Bahn auch von Bergbau-Sachverständigen zu ertheilen berufen ist. Soll die Bahn auf fremdem Grund und Boden errichtet werden, so ist gleich beim Ansuchen um den politischen Bau-Consens die Zustimmung des Grundeigenthümers nachzuweisen. Die Expropriation findet hier nicht statt, ausgenommen bei Errichtung einer Eisenbahn zum zwekmässigen und vortheilhafteren Bergwerksbetriebe.

In dem Falle endlich, wo die projectirte Bergwerks-Eisenbahn in eine andere, für den öffentlichen Verkehr bereits bestehende Bahn

einmünden soll, ist die Ertheilung der Baubewilligung dem Finanz-Ministerium im Einvernehmen mit anderen betheiligten Centralbehörden vorbehalten [1]).

ad b. Bei Anlegung einer als allgemeines Transportmittel bestimmten Eisenbahn ist eine zweifache Bewilligung nothwendig, nämlich: zu den Vorarbeiten, — sodann zur Erbauung der Bahn selbst und der dazu gehörigen Gebäude.

I. Das Ministerium der Finanzen (früher das Handelsministerium) ertheilt im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando die Bewilligung zu Vorarbeiten, wenn weder in Bezug auf die Person des Concessionswerbers noch aus privatrechtlichen und öffentlichen Rükſichten ein Anstand obwaltet. In dem Gesuche ist der Plan des Unternehmens, insbesondere die Richtung der projectirten Eisenbahn, wenigstens in allgemeinen Umrissen darzustellen, und die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen. Die ministerielle Bewilligung gibt dem Unternehmer bloß das Recht, auf seine Kosten Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projectirten Bahn mit Beobachtung der bestehenden Gesezе und unter der Aufsicht der Behörden zu pflegen, sowie die nöthigen Vermessungs- und Nivellirungsarbeiten vorzunehmen; sie gewährt ihm aber weder ein Vorrecht auf die Concession zum Baue der Eisenbahn selbst, noch sonst ein ausschließliches Befugniß. Daher kann sie rükſichtlich einer und derselben Linie auch mehreren verschiedenen Personen ertheilt werden. Uebrigens hat sie nur für den in ihr ausdrüklich bestimmten Zeitraum Giltigkeit, und ist nach Ablauf desselben als erloschen anzusehen; doch kann sie unter den erwähnten Bedingungen wiederholt angesucht und verliehen werden [2]).

II. Die Ertheilung der definitiven Concession zur Anlegung einer Eisenbahn ist dem Landesfürsten vorbehalten. Das Gesuch ist beim Finanz-Ministerium einzureichen, und soll, unter Nachweisung der zu den Vorarbeiten erwirkten Bewilligung, darthun: a) daß die projectirte Eisenbahn dem öffentlichen Interesse zum Vortheile gereiche und b) auf welche Art die zu dem Unternehmen erforderlichen Geldmittel herbeigeschafft werden sollen. Auch ist der Plan des ganzen Unternehmens, das gehörig ausgearbeitete Project und der Kosten-

---

[1]) S. §. 1 E. B.-Concessionsgesez vom 14. September 1854 (R. G. Bl. Nr. 238) und Vrdg. der Ministerien des Innern, der Justiz und Finanzen vom 1. November 1859 (R. G. Bl. Nr. 200).

[2]) S. §§. 2 u. 4 E. B.-Concess.-Ges.

Voranschlag beizuschließen. Uebrigens kann das Ministerium nach Umständen von dem Concessionswerber den Erlag einer Caution oder bei einem Vereine wenigstens die Nachweisung fordern, daß von den Theilnehmern bereits ein hinlänglicher Fond für das Unternehmen gesichert sei.

Bevor nun das Ansuchen der allerhöchsten Schlußfassung unterzogen wird, ist sorgfältig zu prüfen, ob das Bauwerk selbst und seine Einzelheiten nichts enthalten, was mit den bestehenden Gesezen, mit öffentlichen Rükfichten und mit schon früher erworbenen Privatrechten nicht im Einklange wäre. Insbesondere muß darauf gesehen werden, daß die Anlage der Bahn in einer Weise geschehe, damit jede Beschädigung der angrenzenden Grundstüke, Gebäude u. s. w. vermieden werde. Zu diesem Ende hat in jedem einzelnen Falle die Statthalterei des Kronlandes, welches die projectirte Eisenbahn durchzieht, über Auftrag des Ministeriums und unter ihrer Leitung eine Commission von Sachverständigen zu berufen, welche mit Zuziehung von Abgeordneten der competenten Militär- und Civilbehörden sowie der Betheiligten — soweit erforderlich auch an Ort und Stelle — den Befund aufnehmen und sodann ein wohlerwogenes Gutachten über das Project erstatten soll [1]). Das Finanz-Ministerium aber hat darüber mit dem Armee-Obercommando und mit dem Ministerium des Innern das Einvernehmen zu pflegen [2]).

Schließlich bemerken wir noch, daß nicht nur einzelnen Personen sondern auch vorschriftmässig gebildeten Vereinen und selbst solchen Personen, die sich erst zu einem Vereine verbinden wollen, die Bewilligung zu den Vorarbeiten ertheilt werden kann. Im lezteren Falle erfolgt sie jedoch bloß mit dem Vorbehalte, daß die Bittsteller alle jene Bedingungen erfüllen, welche in dem Gesezе vom 26. November 1852 (R. G. Bl. Nr. 253) zur Erlangung der vorläufigen Bewilligung zur Gründung eines Vereins vorgeschrieben sind [3]).

---

[1]) Soll die Eisenbahn über bereits verliehene Grubenfelder oder bestehende Bergbaue angelegt werden, so ist der Local-Commission der Bergwerksbesitzer und ein Abgeordneter der Berghauptmannschaft beizuziehen (§. 6 der Minist. Vrdg. vom 2. Jänner 1859, R. G. Bl. Nr. 25). S. unten §. 29.

[2]) S. §§. 3, 5 und 6 E. B.-Concess.-Ges. — Mit a. h. Entschl. vom 22. März 1850 wurde eine „permanente Central-Befestigungs-Commission des Reiches" aufgestellt, an welche die Entwürfe von Eisenbahnen zu leiten sind, damit neue Communicationen im strategischen Zusammenhange mit der vollständigen Befestigung des Reiches richtig beurtheilt und ohne Benachtheiligung der höheren militärischen Interessen ausgeführt werden (s. Erl. des Handels-Minist. vom 26. März, 14. Juni und 25. Juli 1850, Vdgsbl. 1851 Nr. 32).

[3]) S. §. 3 E. B. - Concess. - Ges. — Wir theilen auszugsweise die hier

§. 2.

Rechte des Concessionärs im Allgemeinen.

Welche Befugnisse dem Concessionär hinsichtlich des Baues und Betriebes der Eisenbahn zukommen, ist zunächst natürlich aus dem

---

maßgebenden Vorschriften des Vereins-Gesezes vom 26. November 1852 mit:

Die Bewilligung zur Gründung eines Vereins zu Eisenbahn-Unternehmungen ist Sr. Majestät dem Kaiser vorbehalten. Das Gesuch um dieselbe ist bei der politischen Landesstelle desjenigen Kronlandes einzureichen, in welchem die Direction oder wie immer genannte Oberleitung des Vereins ihren Siz haben soll Ein solches Ansuchen kann entweder die Genehmigung zur Errichtung des Vereins selbst oder die Ermächtigung zu den vorbereitenden Maßregeln bezielen (§. 7 V. G.).

Das Einschreiten um die Ermächtigung zu den vorbereitenden Maßregeln muß stattfinden, wenn a) die Personen, welche die Errichtung des Vereins unternehmen wollen, zur Auffindung von Theilnehmern öffentliche Aufforderungen oder Bekanntmachungen zu erlassen die Absicht haben, oder b) das Unternehmen von solcher Beschaffenheit ist, daß es Vorbereitungen erheischt, durch welche die Rechte dritter Personen berührt werden, z. B. Vermessungen, Nivellirungen, oder welche die Gestattung, Vermittlung oder den Beistand öffentlicher Behörden voraussezen. Außerdem kann die vorläufige Bewilligung zur Bildung eines Vereins nachgesucht werden, wenn die Unternehmer selbst nicht beabsichtigen, den Verein sogleich in Wirksamkeit treten zu lassen (§. 15).

Den Behörden steht zu, bei der Ertheilung der vorläufigen Bewilligung zur Bildung eines Vereins die Bedingungen zu bezeichnen, unter denen solche stattzufinden hat. Diese Bewilligung kann gänzlich versagt werden, wenn die Persönlichkeit der Gesuchsteller und der Plan des Unternehmens nicht den Anforderungen des §. 14. lit. b und c (s. unten) vollkommen entsprechen, und der Zwek des Vereins nicht die dort unter lit. a erwähnten Eigenschaften hat. Der Eingabe um die vorläufige Bewilligung braucht der Plan des Unternehmens und der Entwurf der Statuten nur in den wesentlichsten Bestimmungen beigelegt zu werden (§. 16).

Insbesondere ist bei jenen Vereinen, welche im Wege öffentlicher Aufforderungen oder Privat-Subscriptionen gebildet werden sollen, darüber zu wachen, daß schon in den Programmen oder sonstigen Beitrittsaufforderungen ausdrüklich bestimmt werde, wer die Interessen des Vereins bis zu seiner definitiven Constituirung zu vertreten und die Verantwortlichkeit rüksichtlich der Voreinleitung zu übernehmen habe, und daß sich jeder Theilnehmer schon durch seinen erklärten Beitritt dem bekanntgegebenen Programme und Statute ihrem vollen Inhalte nach zu fügen habe (§. 17).

Bei Ertheilung der vorläufigen Bewilligung . . . sind jederzeit die Bedingungen auszudrüken, nach deren Erfüllung die Genehmigung des Vereins selbst angesucht werden kann . . . . . (§. 18).

Inhalte der Privilegiumsurkunde zu ersehen. Im Allgemeinen sind sie jedoch in dem Concessionsgesetze vom 14. September 1854 (§. 9.) mit dem Vorbehalte besonderer, von Fall zu Fall zu treffenden Anordnungen bezeichnet worden:

1. Das Recht, die Eisenbahn nach der in dem genehmigten Pro-

Aus der erhaltenen vorläufigen Bewilligung .... kann noch kein Recht auf die Bewilligung zur Errichtung des Vereins selbst hergeleitet werden (§. 19).

Das Gesuch um die [definitive] Bewilligung zur Errichtung eines Vereins muß den Plan des Unternehmens mit möglichster Vollständigkeit darlegen und mit allen hiezu nöthigen Behelfen, wozu insbesondere die Gesellschaftsverträge und Statuten gehören, belegt sein (§. 8).

Der Plan des Unternehmens oder nach Umständen die denselben enthaltenden oder ergänzenden Verträge, Statuten u. dgl. müssen deutlich und bestimmt ersichtlich machen: a) den Zweck des Vereins und die Mittel zu dessen Erreichung überhaupt sowie zur Aufbringung des erforderlichen Aufwandes, insbesondere bei Vereinen, welche in die Lage kommen können, außer den zum Betriebe ihres Unternehmens erforderlichen Creditirungen, Darleihen aufzunehmen, ist auch anzugeben, ob, in welchen Fällen, in welcher Art und mit wessen Beistimmung eine solche Darleihensaufnahme gestattet sein soll; — b) die Art, wie der Verein sich bilden und erneuern soll; — c) die Geschäftsführung und Leitung in ihren wesentlichen Grundzügen; — d) die Rechte und Pflichten der Vereinsglieder als solcher; e) wer den Verein gegenüber dritten Personen und gegenüber den Behörden zu vertreten habe; in welcher Art rechtsgiltige, für den ganzen Verein verbindliche Beschlüsse gefaßt, und wie zur Schlichtung der aus dem Vereinsverhältnisse entspringenden Streitigkeiten vorgegangen werden soll; — f) die Bestimmungen über die Auflösung der Gesellschaft und bei Vereinen, welche auf eine bestimmte Zeit geschlossen werden, über die Dauer derselben (§. 9).

Bei Vereinen, welche für allmählig auszuführende Bauunternehmungen bestimmt sind, ist auch der Zeitpunct festzusezen, wann das Unternehmen begonnen, in welchen Hauptabschnitten fortgesezt und beendet werden soll (§. 10).

Bei Actien-Vereinen darf: a) keine Vorausbezahlung unter was immer für einem Vorwande gefordert werden, bevor die Bewilligung hiezu erwirkt worden ist. Ohne diese Bewilligung dürfen auch über allenfalls freiwillig geleistete Einzahlungen keine in den Verkehr zu sezende Interimsscheine ausgefertigt werden. In dem Plane ist ausdrüklich zu bestimmen, wann und wo nach erhaltener Genehmigung die Einzahlungen geschehen sollen. — b) Die in Formularien beizulegenden Interimsscheine und Actien-Urkunden dürfen nicht an Ueberbringer, sondern sie müssen immer auf bestimmte Namen lauten. Diese Urkunden sind in der Art abzufassen, daß dem Unfuge falscher Vorspieglungen und des Spieles auf den Gewinn von Cursschwankungen für den nicht eingezahlten Theil der Einlagen möglichst vorgebeugt werde. — c) Auf jedem Interimsscheine muß insbesondere ersichtlich sein, wie viel auf denselben bereits eingezahlt ist, und nur in diesem Betrage darf er in Verkehr gebracht werden. Würde er ohne die darauf ersichtliche Bestätigung des eingezahlten Betrages

jecte vorgezeichneten Richtung zu erbauen und zu betreiben, ist ein ausschließliches, d. h. während der Dauer der Concession ist Niemanden gestattet, eine andere für die Benüzung des Publicums bestimmte Eisenbahn zu errichten, welche dieselben Endpuncte in Verbindung bringen würde, ohne neue strategisch, politisch oder commerciell wichtige Zwischenpuncte zu berühren [1]).

in Verkehr gesezt, so ist ein solcher Vertrag als rechtsunwirksam zu betrachten, und der behandelte Betrag dem Armenfonde des Ortes, wo die Uebertretung begangen wurde, verfallen, nach Umständen aber auch von dem Strafgerichte wegen eines betrügerischen Vorgangs das weitere Amt zu handeln. — d) Es ist ausdrüklich festzusezen, daß der Actionär, welcher die erste Einzahlung geleistet hat, wenn er den erhaltenen Interimsschein veräußert, der Gesellschaft noch für die ferneren Ratenzahlungen insolange verantwortlich bleibt, bis dieselbe ihn von dieser Haftung durch Umschreibung des Interimsscheines auf den Namen des neuen Besizers losgezählt hat. Diese Haftungsentbindung darf übrigens nur mit Zustimmung des Vereines selbst oder von einem Ausschusse ertheilt werden, welcher die Ermächtigung der Gesellschaft zu solchen Acten erhalten hat. — e) Der Vertrag oder die Statuten müssen über das den einzelnen Actionären zustehende Stimmrecht unzweideutige Bestimmungen enthalten. — f) Nebst der zur Geschäftsleitung bestimmten Direction kann auch ein Ausschuß der Vereinsmitglieder aufgestellt werden, welcher die Aufgabe hat, fortwährend in die Gebarung der Direction Einsicht und auf die Geschäftsführung jenen Einfluß zu nehmen, der in den Statuten näher zu bestimmen ist. Endlich g) kann bei jedem Actienvereine Einmal in jedem Jahre eine General-Versammlung der Actieninhaber gehalten werden, damit denselben über die Geschäftsführung und den Stand des Unternehmens ein ausführlicher Bericht erstattet, wie auch über die Gebarung Rechnung gelegt und das Ergebniß derselben am Schlusse jeden Jahres oder in kürzeren Zeiträumen veröffentlicht werde, worüber die entsprechenden Bestimmungen in den Statuten vorzuzeichnen sind. Würde jedoch kein Ausschuß zur Prüfung der Gebarung, der Rechnungen u. s. w. bestellt, so muß wenigstens Einmal in jedem Jahre eine solche General-Versammlung der Actieninhaber zu den bemerkten Zweken abgehalten werden (§. 12).

Vereine, welche sich auf Unternehmungen beziehen, deren Ausführung an besondere gesezliche Bestimmungen gebunden ist, z. B. Eisenbahnen . . . . . haben auch allen, in diesen Gesezesvorschriften enthaltenen Anordnungen . . . . . in dem Plane des Unternehmens Genüge zu leisten (§. 11).

Die Bewilligung zur Errichtung eines Vereines kann nur dann ertheilt werden, wenn a) der Zwek des Vereines erlaubt ist und nach dem Gesezе der Gegenstand eines Vereines sein darf; — b) die Bewilligungswerber nach ihren persönlichen Verhältnissen und, wo es nöthig ist, auch nach ihren Vermögensumständen für die aufrechte Ausführung des Unternehmens Beruhigung gewähren oder wenigstens kein gegründetes Bedenken wegen Verfolgung unerlaubter Nebenzweke obwaltet; — und c) wenn der Plan des Unternehmens und dessen Belege den gesezlichen Anforderungen (§§. 8—13) und den eintretenden öffentlichen Rükſichten entsprechen (§. 14).

[1]) In den Privilegien der neueren Zeit ist folgende Clausel am Schlusse gewöhn-

Dagegen bleibt der Regierung vorbehalten, auch während der Concessionsdauer anderen Privatunternehmern die Anlegung von Zweigbahnen oder einer in fortgesezter Richtung zu erbauenden Eisenbahn zu bewilligen, oder solche Bahnen auf Staatskosten zu erbauen, falls nicht dem Concessionär selbst im voraus die Begünstigung oder ein Vorrecht vor anderen Bewerbern in Betreff von Zweig- oder Fortsezungsbahnen zugesichert wird (s. unten §. 4). Seitenbahnen aber zur Herbeischaffung der während des Baues und bis zur Vollendung der concessionirten Eisenbahn nothwendigen Baumaterialien dürfen nach Erwirkung des Bauconsenses errichtet werden.

2. In Ansehung der zur Ausführung des Unternehmens unumgänglich nothwendigen Räume gewährt die Concession das Expropriationsrecht, von welchem wir im II. Abschnitte handeln.

3. Das Befugniß, auf der concessionirten Eisenbahn Personen und Sachen zu transportiren, ist nur so weit beschränkt, als nicht der k. k. Postanstalt der dießfällige Transport durch das bestehende Post-Regale ausschließlich vorbehalten erscheint. Sachen, auf deren Beförderung sich dieses Regale bezieht, sind: Geschlossene Briefe mit oder ohne Adressen und offene mit Adressen versehene Briefe, dann periodische Schriften und zwar Journale und Zeitungen in Blättern oder Heften. Doch wird die Beförderung der eigenen Dienstcorrespondenz auf der Eisenbahn und durch die eigenen Organe der Bahnverwaltung nicht beanständet [1]). Ueber die Verpflichtung der Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber der k. k. Postanstalt s. §. 15.

---

lich: „Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, diesem Privilegium entgegen „zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweis„lichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersaz zu dringen, ertheilen Wir „sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über dieses Pri„vilegium und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu „wachen." — Aeltere Concessions-Urkunden z. B. jene für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom Jahre 1836, enthalten für Jedermann das ausdrükliche Verbot „eine dergleichen Eisenbahn .... zu errichten, bei sonstiger Confiscation der wider„rechtlich erbauten Eisenbahn zum Vortheile des Privilegirten und noch über„dieß bei einer Geldstrafe von 100 Species-Ducaten in jedem Uebertretungs„falle, wovon die Hälfte dem Armenfonde des Ortes, wo das Erkenntniß in „erster Instanz gefällt wurde, die andere aber dem Privilegirten zuzufallen hat, „und unnachsichtlich durch das .... Fiscalamt einzutreiben ist, ... wie „denn auch den Uebertreter dieses Privilegiums noch insbesondere Unsere a. h. „Ungnade treffen, und es dem Privilegirten vorbehalten sein soll, ihn wegen „alles erweislichen Schadens zum Ersaze vor dem ordentlichen Richter zu be„langen."

[1]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 6. Juni 1849 und 15. Februar 1850 (Vdgsbl. 1850 S. 4 und 208).

§. 3.

Dauer der Conceſſion.

Die Conceſſion zur Anlage einer zur öffentlichen Benützung beſtimmten Eiſenbahn wird immer nur auf eine beſtimmte Zeit ertheilt. Während aber die Dauer derſelben vermöge des früheren Conceſſionsgeſezes vom J. 1838 in der Regel auf höchſtens 50 Jahre, und nur in beſonders rükſichtswürdigen Fällen bei Unternehmungen für Bahnen von ſehr langer Ausdehnung auf eine längere Zeit feſtgeſezt werden ſollte, hat das gegenwärtig geltende Conceſſionsgeſez vom 14. September 1854 (§. 7.) erklärt, daß die Privilegiumsdauer 90 Jahre nicht überſchreiten, wohl aber nach Maßgabe der obwaltenden Verhältniſſe auf eine geringere Anzahl Jahre ſich erſtreken könne. Der Termin ſelbſt hat, falls nichts anderes beſtimmt wird, mit dem Tage zu beginnen, an welchem die Bahn ganz oder zum Theile der Benüzung des Publicums übergeben wird. Wie es nun bei der, durch Ablauf der Zeit herbeigeführten Erlöſchung des Privilegiums mit dem Eigenthume an der Eiſenbahn, an ihrem beweglichen und unbeweglichen Zugehör, mit den vorhandenen Betriebsmitteln u. ſ. w. zu halten ſei, ſ. §. 23.

Aus der nachſtehenden Tabelle iſt die Dauer der Conceſſion der gegenwärtig beſtehenden Eiſenbahn-Vereine zu erſehen:

Firma der Unternehmung	Privilegiumsdauer		Anmerkung.
	Anzahl der Jahre	Anfangspunct	
K. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	90	1. Jänn. 1858	hat auch für die Strecke Wien-Raab-Neu-Szöny zu gelten.
K. Elisabeth-Bahn	90	8. März 1856.	hat auch für die Bahnen Linz-Budweis und Lambach-Gmunden zu gelten
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	90	15. Juni 1856	
Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft	90	1. Jänner 1858	hat auch für die Strecke Czeglédi-Szolnok zu gelten.
Galizische Karl Ludwigsbahn	90	1. Jänner 1862	gilt auch für die Strecke Krakau-Dembica.
Böhmische Westbahn	90	8. Sept. 1859	
Südliche Staats-, lomb.-venet. und central-italienische Eisenbahn	90	1. Jänner 1865	hat auch für die italienischen u. ungarischen Bahnen dieser Gesellschaft zu gelten.
Graz-Köflacher Bahn	80	26. Aug. 1855	
Aussig-Teplitzer Bahn	80	2. Aug. 1856	
Brünn-Rossicer Bahn	80	15. Jänn. 1854	
K. Ferdinands-Nordbahn	50	4. März 1836	hat auch für die Strecke Krakau-Oswiecim zu gelten.
Reichenberg-Zittauer-Bahn	50	19. Sept. 1857	
Buschtiehrader-Bahn	50	20. Nov. 1855	
Wolfsegg-Traunthaler-Bahn	50	25. Jänn. / 3. Aug. 1853	
Fünfkirchen-Mohácser-Bahn	45	Juni 1857	

Rücksichtlich jener Eisenbahnen, welche nicht als allgemeines Transportmittel zu dienen haben, z. B. Bergwerksbahnen, wird die Berechtigung zum Betriebe zeitlich nicht beschränkt.

§. 4.

Besondere Begünstigung einiger Bahnunternehmungen.

a) In mehreren Privilegien hat die Regierung den Concessionären die Zusicherung gegeben, daß sie hinsichtlich der Anlegung anderer Bahnen, welche später im Anschlusse an die eben concessionirte Eisenbahn oder als Parallelbahn derselben wegen der Verbindung anderer strategisch, politisch oder commerciell wichtiger Zwischenpuncte als zulässig erkannt werden sollten, den Vorzug vor ande-

ren Bewerbern unter gleichen Bedingungen erhalten sollen. Dieß ist z. B. der Fall bei der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bei der böhmischen Westbahn, der galizischen Karl Ludwigs-Bahn u. a. m.

b) Eine besondere Zusage ist der Reichenberg-Zittauer Eisenbahn-Gesellschaft damit gemacht worden, daß unsere Regierung innerhalb des Zeitraumes von 25 Jahren einen andern unmittelbaren Anschluß der Stadt Reichenberg an die sächsischen oder preußischen Eisenbahnen weder selbst ausführen, noch Anderen gestatten werde.

c) Nach dem ältern Concessionsgeseze vom Jahre 1838 wird die Staatsverwaltung auf den Fall, wenn der Unternehmer während der Dauer des Privilegiums ohne seine Schuld keinen hinreichenden Ersaz für die Bauauslagen erhalten haben sollte, billige Rüksicht nehmen und sich geneigt finden lassen, ihm den Betrieb noch durch eine angemessene Zeit, nach Maßgabe des erlittenen Verlustes, zu gestatten. In ähnlicher Weise verspricht die der Reichenberg-Zittauer Eisenbahn-Gesellschaft verliehene Concession den Fortbetrieb nach Ablauf des Privilegiums, wenn das Anlagecapital ohne Schuld der Gesellschaft noch nicht ganz wieder hereingebracht worden sein sollte.

d) Für die Correspondenz und für Sendungen von Acten und Druksachen, welche zwischen den zum deutschen Eisenbahn-Vereine gehörigen Bahndirectionen (§. 22.) gewechselt und welche außerdem in Vereins-Angelegenheiten von ihnen an Staatsbehörden versendet werden, ist die portofreie Benüzung der österr. und der betreffenden deutschen Postanstalten bei der Auf- und Abgabe unter der Bedingung bewilligt worden, daß die Stüke zur Beförderung in den Briefpaketen geeignet, mit dem Siegel der Eisenbahn-Direction geschlossen und auf der Adreßseite sowohl mit dem Namen der absendenden Direction als auch mit der Bezeichnung D. E. V. S. (deutsche Eisenbahn-Vereinssache) versehen seien [1]). Wegen der Postporto-Befreiung in Angelegenheiten des Staats-Telegrafen s. §. 16.

e) Die südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft ist bis zum lezten December des Jahres 1868 von der Entrichtung der Einkommensteuer befreit.

f) Die Fahr- und Frachtpreise sind auf allen inländischen Eisenbahnen in der Landeswährung einzuheben, und es gilt auch für solche Zahlungen die gesezlich ausgesprochene Verpflichtung, die österreichi-

---

[1]) S. die Note [1]) auf S. 29. Vgl. auch die Privilegien der galizischen Karl-Ludwigs- und der südlichen Staats-, lomb.-venet. ic. Eisenbahn.

schen Banknoten in ihrem vollen Nennwerthe anzunehmen. Allein für mehrere Bahngesellschaften (als die priv. österr. Staatseisenbahn-, die K. Elisabeth-Bahn-, die Theiß-Eisenbahn-, die galizische Karl Ludwigs-Bahn-, die südliche Staats-, lomb. venet. Eisenbahn-Gesellschaft) wurden die von der Regierung festgesezten Maximal-Preise in Gold- oder Silbermünze bestimmt (s. §. 47) [1].

§. 5.

Fortsezung. Zinsen-Garantie.

Die Bewilligung zur Bildung eines Actien-Vereines so wie die Concession zur Anlegung einer Eisenbahn hat nur die Bedeutung der Zulassung oder Gestattung, und begreift keineswegs die Erklärung in sich, daß die Staatsverwaltung die Einrichtung des Unternehmens und die zur Erreichung des beabsichtigten Zwekes gewählten Mittel entsprechend finde, oder daß das Unternehmen die erwarteten Vortheile wirklich gewähren werde. Es ist Sache der Theilnehmer, selbst sich die Ueberzeugung hievon zu verschaffen [2].

In der neueren Zeit jedoch hat die Regierung ausnahmsweise bei einzelnen Eisenbahn-Unternehmungen die Garantie eines bestimmten Zinsenerträgnisses übernommen und zwar:

1. In der Privilegiumsurkunde ddto. 1. Jänner 1855, mittels welcher der französischen Eisenbahn-Gesellschaft die nördliche und südöstliche Staatseisenbahn auf 90 Jahre überlassen wurde, ist auf die zur Bezahlung des Preises und zum Ausbaue der Bahnen verausgabten Summen bis zum Betrage von 77 Millionen Gulden C. M. oder 200 Millionen Francs eine Annuität von $5^2/_{10}$ % gewährleistet. Doch hat sich der Betrag des Anlagecapitals, in Folge der Ueberlassung der Streke Czegléd—Szolnok an die Theißbahn, um 1,399.155 fl. 14 kr. C. M. oder 1,469.113 fl. öst. Whg. oder 3,634.169 Francs 43 Cent. vermindert [3]. Dagegen erstrekt sich die Zinsen-Garantie nicht auch auf die von derselben Gesellschaft betriebene Eisenbahn von Wien über Raab nach Neu-Szöny.

---

[1] Manchmal wurde für den Concessionär ein besonderer (privilegirter) Gerichtsstand in civilrechtlichen Angelegenheiten bestimmt, z. B. für die K. Ferdinands-Nordbahn das Mercantil- und Wechselgericht in Wien, für die erste österreichische Eisenbahn-Gesellschaft das Mercantil- und Wechselgericht in Linz. S. jedoch §. 8.

[2] S. §. 20 des Vereins-Gesezes vom 26. November 1852 (R. G. Bl. Nr. 253).

[3] S. Erl. des Handels-Minist. vom 19. Jänner 1858 (Vdgsbl. Nr. 4) und 12. Juli 1859 (Vdgsbl. Nr. 60).

2. Der Kaiserin Elisabeth-Bahn-Gesellschaft wurden laut der Concessions-Urkunde ddto. 8. März 1856 5% jährliche Zinsen des verwendeten Anlagecapitals und 2/10 % zur Amortisirung desselben gewährleistet, ohne aber diese Begünstigung auch auf die von der Gesellschaft übernommene Bahn von Linz nach Budweis und nach Gmunden auszudehnen.

3. In ähnlicher Weise garantirt der Staat den Concessionären der süd-norddeutschen Verbindungsbahn (Privilegium ddto. 15. Juni 1856) 5 2/10 % des wirklich verwendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagecapitals, insoferne dieses die Maximalsumme von 18 Millionen Gulden C. M. nicht überschreitet.

4. Die der priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft im Privilegium ddto. 10. November 1856 zugesicherte Garantie eines 5 1/5 % Erträgnisses des wirklich verwendeten, die Maximalsumme von 55 Millionen Gulden C. M. nicht überschreitenden Anlagecapitals hat sich in Folge der Erwerbung der Staatseisenbahnstreke Czegléd—Szolnok um den Betrag von 1,399.155 fl. 14 kr. C. M. oder 1,469.113 fl. öst. Whg. erhöht (s. oben), und gilt bezüglich der später concessionirten Bahn in der Marmaros (Privil. ddto. 7. März 1860) bis zur Maximalsumme von 13,125.000 fl. österr. Whg.

5. Gegenüber der galizischen Karl Ludwigs-Bahn hat die Staatsverwaltung in der Concessions-Urkunde ddto. 3. März 1857 ein 5 1/5 % Erträgniß des auf die zuerst concessionirten Bahnen verwendeten Anlagecapitals und in der Concessions-Urkunde ddto. 8. April 1858 ein gleiches Erträgniß des auf die Streke Przemysl—Krakau verwendeten Anlage- bez. Ablösungscapitals garantirt.

6. Die Staatsverwaltung haftet (laut Concession ddto. 30. Novemb. 1858) der südlichen Staats- und lombardisch-venetianischen Eisenbahn-Gesellschaft, daß diese Bahnen, so wie die Tiroler, Croatische, Kärnthner und die in Ungarn zu erbauende (früher K. Franz Josefs-Orient-) Bahn während der ganzen Concessionsdauer einen Reinertrag von 5 1/5 % des ganzen Anlagecapitals tragen werden.

7. Die den Concessionären der böhmischen Westbahn (Privilegium ddto. 8. September 1859) in Aussicht gestellte Staatsgarantie betrifft ebenfalls eine jährliche Annuität von 5 2/10% des Anlagecapitals, in sofern es die Summe von 24 Millionen Gulden österr. Whg. nicht übersteigt; dagegen ist

8. bei der Zittau-Reichenberger Eisenbahn nur eine 4% Verzinsung des auf die österreichische (nicht auch auf die sächsische) Bahnstreke aufgewendeten Capitals und zwar bloß auf die Dauer von 40 Jahren in dem Privilegium ddto. 19. Septbr. 1857 garantirt worden.

Selbstverständlich wurden in den betreffenden Concessions-Urkunden nähere Bestimmungen über das, was unter „Anlagecapital" zu verstehen sei, über die der Regierung von den Gesellschaften zu liefernden Nachweise des gemachten Aufwandes, über die Modalitäten der Garantie selbst u. dgl. m. getroffen. In allen Fällen aber ist die Summe, welche die Staatsverwaltung in Folge der Garantie wirklich bezahlt, als ein mit 4% verzinslicher Vorschuß an die Gesellschaft zu behandeln, zu dessen Rükzahlung und Verzinsung die Bahnerträgnisse, welche in den folgenden Jahren die gewährleistete Annuität überschreiten, vor jeder andern Verwendung bestimmt sind. Nur hinsichtlich der Reichenberg-Zittauer Eisenbahn wurde eine solche Erklärung in die Concessions-Urkunde nicht aufgenommen.

Auch hat sich die Regierung den so begünstigten Unternehmungen gegenüber einen besonderen Einfluß auf die Vermögensgebarung vorbehalten (§. 17).

§. 6.

Fortsezung. Zollerleichterungen.

Der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde für gewisse Gegenstände bis zu einem festgesezten Gesammtwerthe die gänzliche Zollbefreiung, anderen Gesellschaften aber (der K. Elisabeth-, der Theiß-, der galizischen Karl Ludwigs-, der süd-norddeutschen Verbindungs-, der Graz-Köflacher-, der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn) wurde für gewisse Bau- und Betriebserfordernisse die Nachsicht der Hälfte des Eingangszolls zugestanden. Diese Begünstigung ist an gewisse, für jede Bahnunternehmung besonders festgesezte Bedingungen geknüpft, wodurch sie theils auf ein gewisses Maximum der Menge, theils auf den Bezug während einer nach der Dauer des Bahnbaues bestimmten Zeit beschränkt, theils von dem Erkenntnisse des Ministeriums, daß die aus dem Auslande einzuführenden Gegenstände nicht ohne allzu große Beschwerde aus dem Inlande beigeschafft werden können, abhängig erklärt worden ist. Zur Evidenzhaltung und Ueberwachung dieser Zollbegünstigungen ist eine eigene ständige Commission bei dem k. k. Finanz-Ministerium niedergesezt worden, welche die unmittelbare Controle der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften durch die ihr angehörenden, für diese Gesellschaften bestellten landesfürstlichen Commissäre besorgen läßt [1]).

[1]) S. Erl. des Finanz-Minist. vom 9. December 1859 (Vdgsbl. Nr. 61). Das

Uebrigens ist das k. k. Finanz-Ministerium mit der a. h. Entschließung vom 19. October 1854 ermächtigt worden, Eisenbahn-Betriebsunternehmungen überhaupt beim Bezuge von Maschinen und Maschinen-Bestandtheilen zu Transportzweken, mit Berüksichtigung des Standes und der Leistungsfähigkeit der inländischen Maschinenfabriken und der Wichtigkeit der betreffenden Maschinen eine Zoll-Ermäßigung zuzugestehen, welche aber in keinem Falle mehr als die Hälfte des gesezlichen Einfuhrzolles betragen wird [1]).

Vollständig montirte, d.i. zum Gebrauche fertige Eisenbahnwagen (Waggons) und die hauptsächlich aus Eisen bestehenden Untergestelle solcher Wagen unterliegen bei der Einfuhr aus dem Auslande (auch aus dem deutschen Zollvereine) dem Zolle (d. i. von 250 fl. pr. Stük, bei einem Gewichte unter 50 Centnern aber von 4 fl. pr. Centner), während die hauptsächlich aus Holz bestehenden Obergestelle (Kasten) solcher Wagen, wenn sie nicht mit Polster- oder Lederarbeit versehen sind, bei der Einfuhr aus dem freien Verkehre des deutschen Zollvereines zollfrei behandelt werden [2]).

Die Zölle für die von den bestandenen k. k. Betriebs-Directionen der Staatsbahnen aus dem Auslande bezogenen Betriebsmittel wurden, nachdem die Zollfreiheit dieser Gegenstände bei der Einführung des Zolltarifs vom 6. November 1851 aufgehört hatte, einstweilen in Vormerkung genommen und dann von dem Finanz-Ministerium im Durchführungswege ausgeglichen [3]).

§. 7.

Geschäftsleitung und Protocollirung der Eisenbahn-Gesellschaften.

Nach dem Vereinsgeseze vom 26. November 1852 muß schon beim Ansuchen um die behördliche Bewilligung eines Vereines, die Geschäftsführung und Leitung desselben in den Statuten oder Verträgen deutlich bestimmt, auch genau angegeben werden, wer die Gesellschaft drit-

zur Ueberwachung und Evidenzhaltung jener Zollbegünstigungen vorgeschriebene Verfahren s. im Erlaß desselben Ministeriums vom 10. Juni 1857 (Vdgsbl. Nr. 26).

[1]) S. Erl. des Finanz-Minist. vom 24. August 1856 (Vdgsbl. Nr. 37) und Zoll-Tarif vom 5. December 1853, Post 74, Anmerk. 3.

[2]) S. Erl. des Finanz-Minist. vom 18. Februar 1857 (R. G. Bl. Nr. 36) und Zoll-Tarif (vorige Note) Post 72 und 74.

[3]) S. Erl. des Finanz-Minist. vom 9. December 1854 (Vdgsbl. Nr. 89) und 22. September 1859 (Vdgsbl. Nr. 49.)

ten Personen und den Behörden gegenüber zu vertreten habe [1]). Auch sind die Namen der von einer Eisenbahn-Gesellschaft zur Firmirung ermächtigten Personen so wie jede in dieser Beziehung eintretende Veränderung dem Finanz-Ministerium und dem Statthalter des Landes, in welchem sich die Bahn befindet, bekannt zu geben [2]). Activen Staatsbeamten ist nicht mehr gestattet, bei der Verwaltung von Actien- und andern Erwerbsgesellschaften solche Stellen anzunehmen, welche mit dem Bezuge von Gewinn-Antheilen, Präsenzgeldern, Remunerationen oder sonstigen Emolumenten verbunden sind [3]).

Abgesehen von den das Vollmachtsverhältniß normirenden Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesezbuches sind alle mit der Leitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten oder mit der Verwaltung des Vereinsvermögens beauftragten Personen für die Beobachtung der Statuten und der Grenzen ihrer Vollmacht sowohl den Gesellschaftsmitgliedern als auch jedem Dritten verantwortlich. Sie sollen nur den wirklichen Gewinn, welcher sich über das ursprüngliche oder wieder ergänzte Vereinsvermögen ergibt, vertheilen und, sobald sie zur Ueberzeugung von dem Eintritte eines die Auflösung der Gesellschaft vertragsmäßig nach sich ziehenden Verlustes gelangen, dieß sämmtlichen Theilnehmern und dem Handelsgerichte, bei welchem die Firma der Gesellschaft protocollirt ist, unverweilt anzeigen. Im Falle wahrgenommener Zahlungsunfähigkeit haben sie dem Gerichte behufs Eröffnung des Concurses unter Vorlegung des Vermögens- und Schuldenstandes Anzeige zu machen. Ueber ihr Benehmen muß dann auf dieselbe Weise wie gegen Cridatare Untersuchung gepflogen, und nach Maß ihres Verschuldens die gesezliche Strafe verhängt werden [4]). Ueberdieß sind die schuldtragenden Geschäftsleiter zur ungetheilten Hand für den Schaden sowohl den Actionären als auch den Gläubigern dann verantwortlich, wenn sie die ihnen eingeräumte Macht überschritten, — wenn sie mehr als den durch die Statuten bestimmten Gewinn-Antheil vertheilt, — wenn sie die Geschäfte noch fortgesezt oder Verbindlich-

---

[1]) S. die auf S. 25 in der Note [3]) mitgetheilten Vorschriften des Vereins-Gesezes.

[2]) S. §. 59 E. B.-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851.

[3]) S. a. h. Handschreiben vom 5. November 1859. Dieses Verbot ist auch auf die Betheiligung als Gründer solcher Gesellschaften anwendbar erklärt worden (Erl. des Finanz-Minist. vom 1. März 1860).

[4]) Wann das Verschulden eines Cridatars als Verbrechen des Betruges oder nur als ein Vergehen zu behandeln sei, bestimmen die §§. 199, f. u. 486 des allgem. Strafgesezes vom 27. Mai 1852 und §§. 504 und 759 des Militär-Straf-G. B. vom 15. Jänner 1855.

keiten gegen Dritte eingegangen haben, nachdem ihnen solche Umstände, welche die Auflösung der Gesellschaft zur Folge haben sollten, bereits bekannt wurden oder hätten bekannt sein sollen, — wenn sie Zahlungen leisten und die Eröffnung des Concurses anzusuchen versäumen, nachdem ihnen die Zahlungsunfähigkeit der Gesellschaft hätte bekannt sein sollen [1]).

Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sind seit dem 1. Jänner 1859 in österreichischer Währung zu führen. Und in Folge des mit den deutschen Regierungen geschlossenen Münzvertrages ddto. 24. Jänner 1857 ist Actien-Vereinen, Eisenbahn-Unternehmungen u. dgl. nicht gestattet, sich für den Fall, wo sie einer andern (physischen oder moralischen) Person eine Zahlung zu leisten haben, die Wahl vorzubehalten, entweder in Silber- oder in (in- oder ausländischen) Goldmünzen nach einem im voraus bestimmten Werthverhältnisse zum Silber zu zahlen. Ein solcher Vorbehalt wäre ungiltig; aber dadurch ist nicht auch die Verabredung untersagt, daß der zahlungspflichtige Verein nach eigener Wahl in Silber oder Gold zahlen könne, wenn eben nicht im voraus festgesezt wird, zu welchem Werthe in Silber die Goldstüke gerechnet werden sollen, wenn also der zur Zeit der Zahlung bestehende Curs des Goldes zur Richtschnur dient. Bei der Annahme von Goldmünzen aber sind auch solche Vereine, gleich anderen Privatpersonen, an den von der Regierung für die landesfürstlichen Aemter und Cassen bestimmten Curs solcher Münzen nicht gebunden, doch dürfen Vereins-Goldmünzen, welche das Passirgewicht nicht haben, (d. i. Kronen und halbe Kronen, welche vom Normalgewichte pr. $1/45$, bez. $1/90$ Zollpfund um mehr als $2\frac{1}{2}$ Tausendtel abweichen) nicht wieder ausgegeben, sondern sie müssen an die k. k. Münzämter abgeführt werden.

Ausländische Silber- und Goldmünzen dürfen nicht über den, von der österreichischen Regierung bestimmten Werth in Zahlung gegeben und angenommen werden [2]). Bezüglich des Zwangscurses der österreichischen Banknoten gelten die allgemeinen Normen; die in dieser Beziehung einigen Eisenbahn-Gesellschaften gewährte Begünstigung bei Festsezung der Preis-Tarife s. in §§. 4 u. 47.

Von dem beaufsichtigenden Einflusse, welchen die Regierung auf die Vermögensverwaltung der concessionirten Eisenbahn-Vereine zu üben sich vorbehalten hat, wird später (§. 17) die Rede sein.

---

[1]) S. die in der Note [1]) auf S. 39 citirten Verordnungen.

[2]) S. Art. XXI. des Münzvertrags ddto. 24. Jänner 1857; — Art. 17 des kais. Patents vom 19. September 1857 (R. G. Bl. Nr. 169) und §§. 3, 21 u. 22 des kais. Pat. vom 27. April 1858 (R. G. Bl. Nr. 63).

Actien-Gesellschaften sind verpflichtet, beim Handelsgerichte den über ihre Gründung errichteten Vertrag, ihre Statuten und die Genehmigung der politischen Behörde, die Firma und die den Geschäftsleitern ertheilte Vollmacht, so wie alle später eintretenden Abänderungen protocolliren zu lassen [1]). In dem Gesellschaftsvertrage müssen der Gegenstand des Geschäftsbetriebes und dessen beabsichtigte Dauer, die Größe des Vereinsvermögens, die Zahl der Antheile an demselben, die Art und Zeit der Beitragsleistungen, die Art der Geschäftsleitung und Vermögensverwaltung, die Firma und die Personen, welchen die Führung derselben übertragen wird, nachgewiesen werden. Die Firma hat den Gegenstand des Geschäftsbetriebes auszudrüken und ist mit der Unterfertigung der zu ihrer Führung bestimmten Personen dem Gerichtshofe vorzulegen. Die Befugnisse dieser Personen sind nach dem Inhalte ihrer Vollmacht zu beurtheilen; in Ermanglung näherer Bestimmungen aber kommt ihnen die Macht zur unbeschränkten Verwaltung der Vereinsangelegenheiten zu, so daß sie auch zu solchen Geschäften, welche nach §. 1008 des a. b. G. B. eine besondere, auf die Gattung derselben lautende Vollmacht erfordern, und zur Wahl eines Schiedsrichters für Streitigkeiten der Gesellschaft befugt sind [2]).

§. 8.
Gerichtsstand.

Jene Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesezes vom 14. September 1854

[1]) S. Verordgn. des Justiz-Minist. vom 12. August 1853 (R. G. Bl. Nr. 166) und 20. April 1854 (R. G. Bl. Nr. 100) für Tirol und Vorarlberg, — vom 20. Jänner 1855 (R. G. Bl. Nr. 13) für Siebenbürgen, — vom 13. April 1857 (R. G. Bl. Nr. 79) für Galizien, Krakau und die Bukowina, — vom 16. September 1857 (R. G. Bl. Nr. 168) für Böhmen, Mähren und Schlesien; — vgl. auch die Circular-Vdg. des Armee-Obercommando vom 10. Juli 1855 (R. G. Bl. Nr. 104) für die Militärgrenze.

[2]) §. 1008 a. b. G. B. „Folgende Geschäfte: wenn im Namen eines [illegible] „Sachen veräußert oder entgeltlich übernommen, Anleihen oder Darlehen [illegible] „schlossen, Geld oder Geldeswerth erhoben, Processe anhängig gemacht, [illegible] „aufgetragen, angenommen oder zurükgeschoben, oder Vergleiche getroffen [illegible] „den sollen, erfordern eine besondere, auf diese Gattungen der Geschäfte [illegible] „tende Vollmacht. Wenn aber eine Erbschaft unbedingt angenommen [illegible] „geschlagen, Gesellschaftsverträge errichtet, Schenkungen gemacht, [illegible] „niß einen Schiedsrichter zu wählen eingeräumt, oder Rechte [illegible] „gegeben werden sollen, so ist eine besondere, auf das einzelne [illegible] „stellte Vollmacht nothwendig. Allgemeine, selbst unbeschränkte [illegible] „in diesen Fällen nur hinreichend, wenn die Gattung des Geschäftes [illegible] „macht ausgedrükt worden ist."

beziehen, sind von dem Rechtswege ausgeschlossen, und gehören vor die administrativen Behörden [1]). In privatrechtlichen Angelegenheiten aber ist zwischen Staats- und Privateisenbahnen zu unterscheiden.

Bezüglich der Staats-Eisenbahnen ist der Gerichtsstand des landesfürstlichen Fiscus maßgebend. Dieser untersteht als Geklagter, in soferne die Klage nicht vor einen besonderen Gerichtsstand, vor ein Causalgericht oder vor die Real-Instanz gehört, demjenigen Gerichtshofe I. Instanz (Landes-, Kreis-, Comitatsgericht, Provincial-Tribunal), in dessen Sprengel sich der Amtssiz der Finanzprocuratur oder des für einen bestimmten Bezirk bleibend bestellten Fiscalvertreters befindet [2]). Um aber denselben Gerichtsstand für den Fiscus auch als Kläger zu sichern, haben die k. k. Behörden dafür zu sorgen, daß in alle Aerarialcontracte die ausdrükliche Prorogationsformel aufgenommen werde: „Es wird einverständlich festgesezt, daß die .... Finanzprocuratur in allen aus dem gegenwärtigen Vertrage entspringenden Rechtsstreitigkeiten, wobei der Fiscus als Kläger auftritt, sowie wegen Bewirkung der bezüglichen Sicherstellungs- und Executionsmittel bei jenen Gerichten einzuschreiten befugt sein soll, welche sich im Amtssize der .... Finanzprocuratur befinden, und zur Entscheidung solcher Rechtsstreite und zur Bewilligung solcher Sicherstellungs- und Executionsmittel competent sein würden, wenn der Beklagte zu .... seinen Wohnsiz hätte" [3]).

Die Amortisirung der von der Regierung aus Anlaß der Einlösung von Privat-Eisenbahnen hinausgegebenen oder zur Zahlung übernommenen Effecten ist, ohne Rüksicht auf einen etwaigen Gegner, in der Regel bei demjenigen Gerichtshofe I. Instanz zu begehren, an dessen Amtssize die bezüglichen Creditsbücher geführt werden, und zwar: der Como-Rentenscheine, der 5% Prioritäts-Obligationen der Wien-Gloggnizer-Eisenbahn und der 4% Obligationen, welche durch die Einlösung der Krakau-oberschlesischen Eisenbahn entstanden sind, bei dem k. k. Landesgerichte in Wien; der 4% Prioritätsactien der Krakau-oberschlesischen Eisenbahn bei dem k. k. Landesgerichte in Krakau [4]).

---

[1]) S. §. 13 E. B.-Concess.-Ges.

[2]) S. §§. 14 und 23 der Civil-Jurisdictions-Normen vom 20. November 1852 (R. G. Bl. Nr. 251 u. 259), vom 16. Februar 1853 (R. G. Bl. Nr. 30) und 3. Juli 1853 (R. G. Bl. Nr. 129); dann §§. 14 und 24 jener vom 20. Nov. 1852 (R. G. Bl. Nr. 261).

[3]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 28. November 1856 (Vdgsbl. Nr. 90).

[4]) S. §. 32 der Civil-Jurisd.-Normen; — Erl. des Finanz-Minist. vom 13. Mai

Privatvereine und Erwerbsgesellschaften unterstehen im streitigen Erkenntnißverfahren, wo die Personalgerichtsbarkeit nach dem Wohnsize des Geklagten bestimmt wird, jenem Civilgerichte, in dessen Sprengel sich ihre Geschäftsleitung befindet. Wenn sie aber an andern Orten Niederlassungen oder stabile Agentien besizen, können sie in den auf diese sich beziehenden Angelegenheiten bei demjenigen Gerichte belangt werden, in dessen Sprengel sich die Niederlassung oder Agentie befindet. Doch gehören in den Wirkungskreis der Handelsgerichte und der zur Ausübung der Handelsgerichtsbarkeit bestellten Gerichtshöfe die Streitigkeiten der Handelsleute oder Fabrikanten mit Spediteuren oder Frächtern aus Speditions- oder Frachtgeschäften und mit Assecuranzanstalten aus Schadensversicherungen; — zwischen Spediteuren einerseits und ihren Geschäftsleitern, Buchhaltern oder Gehilfen andererseits, in soferne sie die Geschäfte der Ersteren oder das Dienstverhältniß betreffen; — aus Kauf-, Lieferungs-, Dekungs- und anderen Geschäften in Actien, zum Umsaze bestimmten Privatschuldverschreibungen und Loosen; — zwischen den Theilnehmern an einem Actienverein aus dem Gesellschaftsvertrage [1]). In diesen Fällen kann die Klage, nach der Wahl des Klägers, entweder bei dem Handelsgerichte, in dessen Bezirke der Geklagte seinen ordentlichen Wohnsiz hat, oder wo dessen Firma protocollirt ist, oder seine Niederlassung sich befindet, angebracht werden. An Orten jedoch, wo sich kein Handelsgericht und kein zur Ausübung der Handelsgerichtsbarkeit bestellter Gerichtshof befindet, können solche Streitigkeiten auch bei dem gewöhnlichen Gerichte anhängig gemacht werden, da es von dem Kläger abhängt, seine Klage als eine gewöhnliche Personalklage zu behandeln.

Die Concursverhandlung über einen Actien-Verein ist beim

1852 (R. G. Bl. Nr. 123) und Erl. der Minist. der Finanzen und Justiz vom 10. Jänner 1856 (R. G. Bl. Nr. 13.) — Die Creditsbücher und Vormerkungen über die bei Einlösung der Krakau-oberschlesischen Eisenbahn entstandenen 4% Obligationen werden zwar bei dem Handlungshause E. Hermann in Breslau geführt, die Amortisation jedoch ist beim Wiener Landesgerichte anzusuchen. Die Amortisation der 4% Mailand-Monza-Como Eisenbahn-Obligationen mußte beim k. k. Provincial-Tribunale zu Mailand bewirkt werden.

[1]) Nach §. 9 des Vereins-Gesezes vom 26. November 1852 sollen die Statuten oder Verträge deutlich bestimmen, wie zur Schlichtung der aus dem Gesellschaftsverhältnisse entspringenden Streitigkeiten vorzugehen sei. Gewöhnlich werden in den Statuten festgesezt, daß Streitigkeiten zwischen Actionären als solchen und der Gesellschaft über die Auslegung der Statuten oder über die Interessen des Vereines durch Schiedsrichter, mit Ausschluß des ordentlichen Rechtsweges, entschieden werden sollen.

Handelsgericht zu pflegen; dagegen kann die Amtshandlung zum Behufe der Amortisirung von Eisenbahn-Actien, Coupons u. dgl. entweder bei dem ordentlichen Gerichtsstande des Bittstellers oder bei dem Bezirksgerichte desjenigen Ortes angesucht werden, in welchem sich die Geschäftsleitung des Actienvereines befindet [1]). Da mit der Einführung der gegenwärtigen Gerichtsverfassung und Jurisdictionsgesezgebung alle auf Privilegien sich gründenden Vorschriften über die Zuständigkeit der Gerichte aufgehoben worden sind, so haben die hier mitgetheilten Bestimmungen, in soferne nicht nachträglich eine Ausnahme festgesezt wurde, zur Richtschnur zu dienen [2]).

Beamte und Diener der Eisenbahn-Unternehmung.

§. 9.

a) Anstellung und Evidenzhaltung.

Aus höheren, öffentlichen Rükſichten hat die Staatsverwaltung das Recht der Eisenbahngesellschaften, die zu dem concessionirten Unternehmen nothwendigen Beamten und Diener anzustellen, mehrfach beschränkt, und namentlich in Betreff des Betriebes der Eisenbahnen mit Dampfkraft, im Interesse der Sicherheit des Lebens und Eigenthums, genaue Vorschriften erlassen.

Jede Bahnunternehmung ist verpflichtet, eine eigene Direction zur Leitung des Betriebes und das andere mit den erforderlichen Eigenschaften versehene Betriebspersonale in gehöriger Anzahl anzustellen. Der Nachweis hierüber bildet eine jener Bedingungen, von welcher die ministerielle Erlaubniß zur Eröffnung der Bahn abhängt.

Das Normale über die Eigenschaften, welche für die Erlangung der einzelnen Dienstposten erforderlich sein sollen, ist noch vor seiner Einführung den Behörden vorzulegen, und nach den von diesen aus öffentlichen Rükſichten gemachten Erinnerungen abzuändern. Individuen, welche bei einer Eisenbahn bereits angestellt waren, jedoch

---

[1]) S. §§. 32 und 75 (bez. 69, 71, 73) der Civil-Jurisd.-Normen.

[2]) Dieß wurde aus Anlaß der Frage: ob die privilegirten Gerichtsstände, welche für gewisse Gesellschaften in früheren Statuten u. dgl. anerkannt waren, noch aufrecht bestehen und ob namentlich die daselbst zur Amortisirung der Urkunden solcher Vereine bezeichneten Gerichte auch jezt noch competent seien? — in der Verordnung des Justiz-Minist. vom 26. September 1857 (R. G. Bl. Nr. 180) erklärt.

wegen pflichtwidrigen Benehmens durch ein rechtskräftiges Urtheil vom Dienste ausgeschlossen wurden, dürfen ohne besondere Bewilligung des Ministeriums bei keiner Eisenbahn zu dem Geschäfte verwendet werden, auf welches jenes Straferkenntniß lautet [1]). Die Bestellung solcher und überhaupt von Personen, welche die in den Dienstesvorschriften geforderte Befähigung nicht nachgewiesen haben, wird als Übertretung mit strengem Arreste von 3 Tagen bis zu 3 Monaten und bei sehr erschwerenden Umständen bis auf 6 Monate bestraft. [2]) Bei jenen Eisenbahnzügen insbesondere, welche die Zollinie überschreiten, dürfen solche Angestellte der Bahn nicht verwendet werden, welche wegen Schleichhandels, wegen einer schweren Gefällsübertretung gegen die Vorschriften über den Waarenverkehr oder wegen einer Postgefälls-Verkürzung rechtskräftig verurtheilt wurden [3]).

Für die Anstellung von Ausländern, welche nach den allgemeinen Gesezen über Fremde zu behandeln sind, wurde in der Concession der Reichenberg-Zittauer-Eisenbahn ddto. 19. September 1857, in dem Staatsvertrage mit Baiern ddto. 21. Juni 1851 und mit Sachsen ddto. 31. December 1850 ausdrüklich zur Bedingung gemacht, daß für den innerhalb des österreichischen Staatsgebietes stattfindenden Dienst solche Beamte, Diener und Arbeiter wissentlich nicht verwendet werden, welche wegen Verbrechen oder Vergehen, wegen Schleichhandel oder schweren Gefällsübertretungen gegen die Verkehrsvorschriften rechtskräftig verurtheilt oder nur in Ermanglung rechtlicher Beweise von der Untersuchung enthoben worden sind. [4]) Die österreichische Staatsbürgerschaft wird durch die Anstellung bei einer hierländigen Privat-Eisenbahn nicht erworben.

Eigene Vorschriften bestehen über die Qualification der Loco-

---

[1]) S. §§. 2, 3, 59, 62 und 84 E. B.-Betriebs-Ordnung vom 16. Nov. 1851.

[2]) S. §§. 432 und 433 Strafges. vom 27. Mai 1852. Die Untersuchung und Bestrafung ist dem politischen Wirkungskreise zugewiesen (kais. Verordg. vom 20. Juni 1858 R. G. Bl. Nr. 88). S. auch §§. 703 und 704 Militär-St. G.

[3]) S. §. 41 der Verordnung der Minist. der Finanzen und des Handels vom 18. September 1857 (R. G. Bl. Nr. 175).

[4]) Die Beamten der priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft können Ausländer sein; sie sind aber als solche und insbesondere noch bezüglich der ihnen von der Gesellschaft übertragenen Dienstpflichten den österreichischen Gesezen unterworfen (Art. 7 der Concess.-Urk. ddto. 1. Jänner 1855). — Die Concessionäre der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und centralitalienischen Eisenbahn sind verpflichtet, vor der Anstellung aller Beamten und Diener die nöthige Information über ihre Vertrauenswürdigkeit bei der Staatsverwaltung einzuholen und derselben gebührend Rechnung zu tragen (§. 26 der Concess.-Urk. ddto. 30. November 1858).

motivführer und Dampfmaschinisten [1]). Hiernach darf Niemand zur Führung einer Locomotive und zur Bedienung oder Ueberwachung eines Dampfkessels oder einer Dampfmaschine verwendet werden, der sich nicht die hiezu erforderlichen Kenntnisse und practischen Fertigkeiten durch eine wenigstens 6monatliche Verwendung in einer Maschinenwerkstätte oder im Dienste bei Locomotiven erworben und seine Befähigung durch eine Prüfung auf eine vollkommen befriedigende Weise nachgewiesen hat. Jeder Candidat, welcher sich dieser Prüfung unterziehen will, muß sich über das zurükgelegte 20. Lebensjahr, über die vorgeschriebene Praxis und mittels eines Zeugnisses des Gemeindevorstandes, in dessen Bezirke er während des lezten Jahres seinen Wohnsiz hatte, über seine Moralität und Nüchternheit gehörig ausweisen. Abgesehen davon ist auch bei der Anstellung selbst auf einen verläßlichen und nüchternen Character des Individuums zu sehen. Dagegen sind zur Ablegung der erwähnten Prüfung diejenigen nicht verpflichtet, welche als bloße Heizer auf der Maschine von einem geprüften Locomotivführer verwendet werden. Von einem Substituten aber ist dieselbe Prüfung zu fordern, welche dem zeitweise übertragenen Dienste entspricht [2]).

---

[1]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 11. Februar 1854, §. 23 (R. G. Bl. Nr. 48) und 7. Mai 1855 (R. G. Bl. Nr 86).

[2]) Nach der Verordg. des Handels-Minist. vom 15. September 1858 (R. G. Bl. Nr. 158) sind zur Vornahme der Prüfung vorläufig die nachbenannten Lehr-Anstalten definitiv berufen: das Polytechnicum in Wien, das ständ.-technische Institut in Prag, das technische Institut in Brünn, das Joanneum in Graz, das Josefs-Polytechnicum in Ofen, die technische Academie in Lemberg, das technische Institut in Krakau, die Handels- und nautische Academie in Triest, die Oberrealschulen in Venedig, Innsbruk, Linz, Klagenfurt, Preßburg und Olmüz. Die Prüfungscommission hat aus dem Leiter der Lehranstalt, welcher sich in Verhinderungsfällen durch einen Professor vertreten lassen kann, und aus einem Professor zu bestehen. Bei großem Andrange von Prüfungscandidaten kann die politische Landesstelle in Orten, wo noch eine andere technische Lehranstalt besteht, wie in Wien, Prag, Ofen, Pesth, Graz und Lemberg, Aushilfe leisten lassen. In jenen Kronländern aber, in welchen technische Lehranstalten noch nicht bestehen, oder für welche mit Rükficht auf ihren Umfang und auf den Stand der Industrie die bestehenden Anstalten offenbar nicht zureichen, ist von der politischen Landesstelle provisorisch, nach Maßgabe des unabweisbaren Bedarfes, für die Aufstellung von Prüfungscommissionen derart zu sorgen, daß eine Universität, ein Gymnasium oder ein anderes wissenschaftliches Institut unter Beiziehung eines Kunstverständigen betraut werde. In solchen Fällen hat die Direction des Instituts ein geeignetes Mitglied zum Prüfungscommissär zu bestimmen, und die Landesstelle hat den Kunstverständigen und dessen Ersazmann aus den landesfürstlichen technischen Beamten, welche mit den nöthigen Fachkennt-

Betreffend die Anstellung von Militärpersonen hat die kaiserliche Verordnung vom 19. December 1853 (R. G. Bl. Nr. 266) die Eisenbahn-Gesellschaften verpflichtet, gediente Unterofficiere und Gemeine, welche sich um einen Posten des executiven niederen Dienstes bewerben, und hiezu geeignet sind, vor anderen Bewerbern zu berüksichtigen. Diese Verpflichtung soll bei der Genehmigung des Vereins in die Statuten ausdrüklich eingeschaltet werden; den schon früher concessionirten Bahnunternehmungen aber wird eine vorzugsweise Bedachtnahme auf

---

nissen ausgestattet sind, und wenn solche am Prüfungsorte nicht vorhanden, aus dem Stande der im Dampfmaschinenfache bewanderten Privaten zu ernennen.

Die Prüfung besteht in der mündlichen Beantwortung der von der Commission gestellten Fragen und in einer Verwendungs-Probe. Der Candidat hat eine vollkommene Kenntniß der Constructionsart der Dampfmaschinen (-Kessel) an den Tag zu legen und soll über die Folgen, welche eine Vernachlässigung des Dienstes nach sich ziehen könnte, sowie über die Mittel zur Vermeidung von Kessel-Explosionen genau unterrichtet sein. Solche Kenntnisse jedoch, welche ein specielles Dienstverhältniß erfordert z. B. Signalisirungsvorschriften, Dienstinstructionen u. dgl. sind in das Bereich der Prüfung nicht zu ziehen; auch sollen sich die Fragen bei der Prüfung von Gehilfen nur auf mindere Aufgaben des Dienstes richten.

Die Verwendungsprobe findet vor einem geheizten Dampfkessel, bei, vor oder auf einer in Gang gesezten Maschine derjenigen Gattung statt, zu deren Bedienung, Leitung oder Ueberwachung der Candidat für geeignet anerkannt werden will. Die Commission soll sich auf entsprechende Weise (bei Locomotivführern namentlich durch Anlassen, Abstellen und Behandeln der Maschine) überzeugen, daß sich der Candidat alle Fertigkeiten, die sein Dienst erfordert, angeeignet habe; nach Thunlichkeit ist auch die mündliche Prüfung vor der Maschine vorzunehmen und mit der Verwendungsprobe zu verbinden. Wenn nun aber die zur lezteren erforderlichen materiellen Mittel nicht zu Gebote stehen, so kann auch die Prüfung eines Locomotivführers nicht vorgenommen werden; nur bei der Prüfung von Wärtern stationärer Maschinen, von Heizern und Gehilfen darf in solchen Fällen die Verwendungsprobe unterbleiben.

Um Zulassung zur Prüfung hat der Candidat bei der Prüfungscommission einzuschreiten und den erwähnten Nachweis über Alter, Kenntnisse, Dienst u. s. w. zu liefern. Die Zeit zur Vornahme der Prüfung wird von Fall zu Fall so festgesezt, daß der regelmäßige Unterricht an der betreffenden Lehranstalt nicht gehindert oder unterbrochen werde. Die Candidaten haben den Prüfungscommissären die etwa auflaufenden Reisekosten zu vergüten und eine Prüfungstaxe (Locomotivführer und Wärter stationärer Dampfmaschinen 4 fl., Kessel-Heizer und Gehilfen 2 fl.) zu entrichten.

Das Zeugniß über die Resultate der Prüfung muß die Eigenschaft des Candidaten (ob Locomotivführer, Heizer u. s. w.) genau ausdrüken. Wer als Locomotivführer befähigt erkannt wird, kann auch in einer minderen Kategorie d. i. als Wärter einer stationären Dampfmaschine, Kesselheizer oder Gehilfe, jedoch nicht als Maschinist auf Dampfschiffen, — ebenso kann [illegible]

gediente Militärs zum Verdienste angerechnet [1]). — Auch ist vorgeschrieben, daß jede Anstellung von Patental-Invaliden der betreffenden Militärbehörde angezeigt werde, damit dieselbe nach Umständen die Einstellung des Patentalgehaltes verfügen könne [2]).

Endlich ist noch zu bemerken, daß bei der in den lezten Jahren vorgenommenen Veräußerung der Staatseisenbahnen an Privatgesellschaften meist besondere Bestimmungen wegen Uebernahme der beim Betriebe jener Bahnen angestellt gewesenen landesfürstlichen Beamten und Diener vereinbart worden sind [3]).

Ein genaues Verzeichniß aller Beamten und Diener der Privateisenbahn ist sowohl dem Finanz-Ministerium als auch dem Statthalter des Kronlandes, in welchem sich die Bahn oder Bahnstreke befindet, vorzulegen; Veränderungen aber in dem Stande der beim Betriebe Angestellten sind in periodischen Fristen anzuzeigen. Eine gleiche Verpflichtung besteht zur Anzeige der Personen, welche die Betriebsdirection bilden; doch sind Veränderungen von Fall zu Fall zur Kenntniß der genannten Regierungsorgane zu bringen [4]).

Das bei mehreren Eisenbahn-Gesellschaften gebildete Pensions-Institut für die Angestellten, deren Witwen und Waisen und die Kranken-Unterstüzungscassen für mindere Diener u. dgl. beruhen auf eigenen, von der Regierung genehmigten Statuten.

Schiffsmaschinisten, Wärter, Heizer und Gehilfen nicht als Locomotivführer verwendet werden. Ein für nicht brauchbar erkannter Candidat darf zur Wiederholung der Prüfung nach Ablauf eines Jahres, der zweimal Reprobirte aber nicht mehr zugelassen werden.

Die politische Landesstelle hält die Geprüften und Reprobirten nach den ihr über die Prüfungen vorgelegten Nachweisungen in Evidenz, und theilt ein Verzeichniß derselben den Prüfungscommissionen sämmtlicher Kronländer mit, um zu verhindern, daß ein auf einige Zeit Reprobirter früher oder ein unbedingt Zurükgewiesener neuerdings der Prüfung sich unterziehe.

[1]) Vgl. Erl. des Handels-Minist. vom 9. März und 2. August 1854 (Vdgsbl. Nr. 17 u. 44) und 28. August 1855 (Vdgsbl. Nr. 54).

[2]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 6. Mai und 25. November 1852 (Vdgsbl. Nr. 39 und 94) und 23. April 1855 (Vdgsbl. Nr. 28).

[3]) z. B. Concessions-Urk. ddto. 1. Jänner 1855, Art. 17; — ddto. 7. April 1858, §. 9; — ddto. 30. November 1858, §§. 20 und 21.

[4]) S. §§. 59, 61 u. 83 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851. Dort ist auch die Führung von Qualifications-Tabellen über sämmtliche Beamte und Diener vorgeschrieben.

§. 10.

b. Dienst-Instruction.

Die verschiedenen Klassen des Betriebspersonals müssen mit Dienstesvorschriften (Instructionen) betheilt werden, welche die ihnen obliegenden Pflichten und die zur Erhaltung der Ordnung, Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes geeigneten Weisungen genau und umständlich bezeichnen. Die Instructionen sind vor ihrer wirklichen Einführung dem Ministerium vorzulegen und nach den von diesem aus öffentlichen Rükſichten gemachten Erinnerungen zu ändern. Auch sollen sie auf allen Bahnhöfen und Aufnahmsstationen zu Jedermanns Einsicht bereit liegen.

Da einzelne Verpflichtungen des Betriebspersonals später am geeigneten Orte zu nennen sein werden, ist hier nur im Allgemeinen anzuführen, daß die Angestellten verpflichtet sind, dem Publicum, mit welchem sie im Dienste verkehren, stets mit Anstand und Bescheidenheit zu begegnen, und alle Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, damit die vollkommene Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes erhalten und Unglüksfällen vorgebeugt werde, obgleich die Fälle, um die es sich handelt, in der Instruction nicht einzeln vorgesehen sein sollten [1]).

Zur Vermeidung von Störungen des Dienstes ist vorgeschrieben, daß strafgerichtliche Vorladungen an Beamte und Diener der Eisenbahnen durch deren unmittelbaren Vorgesezten (jedoch ohne Ausfertigung einer besonderen Zuschrift) und nur, wenn Gefahr am Verzuge haftet, unmittelbar unter gleichzeitiger Anzeige an den Vorgesezten zugestellt, ferner daß die Verhaftung solcher Individuen, falls es ohne Nachtheil für das strafgerichtliche Verfahren geschehen kann und keine besonderen Bedenken entgegenstehen, schon vorläufig, — sonst aber unverzüglich nach ihrer Vornahme dem unmittelbaren Vorgesezten angezeigt werden soll [2]).

Die unmittelbare Aufsicht über Beamte und Diener der Eisenbahn steht der Betriebsdirection zu. Dieselbe hat einerseits unter eigener Verantwortung darüber zu wachen, daß sämmtliche Angestellten ihre Instructionen genau befolgen und ihre Pflichten treu erfüllen; anderseits steht ihr das Recht zu, gegen pflichtverlezende Be-

---

[1]) S. §§. 2, 3, 14, 15, 62 E. B.-Betriebs-Ordg.

[2]) S. §§. 117 und 158 der Strafproceß-Ordg. vom 29. Juli 1853. Aehnliche Weisungen sind den Militärgerichten mit der Kriegs-Minist.-Vdg. vom 14. December 1852 ertheilt worden.

amte und Diener Ordnungs- und Disciplinarstrafen nach Maßgabe der dießfälligen Dienstesvorschriften zu verhängen. Die höhere Aufsicht und Controle über alle Staats- und Privatbahnen führt die dem Ministerium unmittelbar untergeordnete k. k. General-Inspection der Eisenbahnen, welche in dringenden Fällen, wo es die Sicherheit des Dienstes erfordert, Beamte und Diener der Eisenbahnen augenblicklich zu suspendiren berechtigt ist (§. 18).

Die Vernachlässigung oder Uebertretung der Dienstpflichten zieht, abgesehen von der civilrechtlichen Verantwortung des hieraus entstandenen Schadens, eine Ahndung im Disciplinar- oder im allgemein strafgerichtlichen Wege nach sich. Sollte ein Angestellter sich in Bezug auf den Bahnbetrieb einer in den allgemeinen Strafgesezen verpönten Handlung oder Unterlassung schuldig machen, so trifft ihn die in diesen Gesezen verhängte Strafe, auf welche von der competenten Strafbehörde zu erkennen ist. Das Disciplinarverfahren ist in einem solchen Falle zwar unabhängig von der Amtshandlung und selbst dem Freisprechungserkenntnisse der Strafbehörde durchzuführen, die zuerkannte Disciplinarstrafe aber (mit Ausnahme der etwa noch früher nothwendigen Suspension vom Dienste) soll erst nach Beendigung jener strafbehördlichen Amtshandlung in Vollzug gesezt, auch soll dabei auf das vom Strafgerichte gefällte Straferkenntniß gehörig Rükficht genommen werden [1]).

Aus dem allgemeinen Strafgeseze vom 27. Mai 1852 und aus dem Militär-Strafgesezbuche vom 15. Jänner 1855 gehören folgende Bestimmungen hieher:

Wer durch gefliſſentliche Außerachtlaſſung der ihm beim Betriebe von Eisenbahnen (sie mögen mit oder ohne Dampfkraft betrieben werden) oder rükſichtlich der Beförderungsmittel, Maschinen, Geräthschaften und anderer zum Betriebe dienenden Gegenstände oder dazu gehörigen Anlagen obliegenden Verpflichtung eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder körperliche Sicherheit von Menschen oder in grösserer Ausdehnung für fremdes Eigenthum herbeiführt, macht sich des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit schuldig. Die Strafe ist schwerer Kerker von einem bis zu 5 Jahren, nach der Grösse der Bosheit und Gefahr auch bis zu 10 Jahren. Wenn aber wirklich ein Unfall für die Gesundheit, körperliche Sicherheit oder

---

[1]) S. §§. 71, 72, 86 u. 87 E. B.-Betriebs-Ordg. Die im Disciplinarwege verhängten Geldstrafen verfallen dem Pensionsfonde der Eisenbahn-Unternehmung oder, falls ein solcher nicht besteht, dem Armenfonde des Ortes oder der Gemeinde, wo der Verurtheilte seinen Aufenthalt hat.

in grösserer Ausdehnung für das Eigenthum Anderer entstanden ist, so soll der Schuldige mit schwerem Kerker von 10 bis 20 Jahren, bei besonders erschwerenden Umständen mit lebenslangem schweren Kerker bestraft werden. Hatte endlich jene Pflichtverlezung den Tod eines Menschen zur Folge, und konnte dieß von dem Verbrecher vorher gesehen werden, so ist über ihn die Todesstrafe zu verhängen (§§. 85 bis 88 Civil-, §§. 362—365 Militär-Strafges.)

Jede fahrlässige Handlung oder Unterlassung aber, welche eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder körperliche Sicherheit von Menschen herbeizuführen oder zu vergrössern geeignet ist, soll an dem Schuldtragenden, welcher die Gefährlichkeit einzusehen vermochte, als ein Vergehen mit strengem Arreste von 6 Monaten bis zu 2 Jahren, wenn hieraus eine schwere körperliche Beschädigung [1]) erfolgte, und bis zu 3 Jahren im Falle einer dadurch veranlaßten Tödtung bestraft werden. Wenn aber eine solche Handlung oder Unterlassung auch keinen wirklichen Schaden an der körperlichen Sicherheit herbeigeführt hat, ist sie als eine Uebertretung zu behandeln, und soll auf strengen Arrest von 3 Tagen bis zu 3 Monaten, bei sehr erschwerenden Umständen bis auf 6 Monate erkannt werden, je nach dem Maße, als ein höherer Grad von Fahrlässigkeit erwiesen wird, eine Gefahr für mehrere Menschen entstanden ist, mehrere Verlezungen zugefügt wurden oder sonst etwa ein grösserer Schaden erfolgte (§§. 335—337, 431, 432 Civil-, §§. 599—601, 702, 703 Militär-Strafges.). Die Untersuchung und Bestrafung solcher Uebertretungen ist dem politischen Wirkungskreise zugewiesen, während im Falle der erwähnten Verbrechen und Vergehen die Gerichte einschreiten [2]).

Von Gefälls-Uebertretungen der Angestellten einer Eisenbahn ist im §. 50 die Rede.

§. 11.

Fortsezung.

Die mit der Aufsicht der Eisenbahn, der dazu gehörigen Anstalten und des die Bahn benüzenden Publicums betrauten Beamten und

---

[1]) Als eine schwere körperliche Beschädigung wird betrachtet: eine Gesundheitsstörung oder Berufsunfähigkeit von mindestens 20tägiger Dauer, eine Geisteszerrüttung, eine schwere Verlezung (§. 152 Strafgesez; §. 431 Milit.-Straf-Gesez).

[2]) S. kais. Verordnung vom 20. Juni 1858 (R. G. Bl. Nr. 88).

Diener werden Behufs der Ausübung dieses polizeilichen Wirkungskreises und der gewissenhafteren Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten von der Staatsverwaltung in Eid genommen, und genießen dann rücksichtlich ihrer Dienstverrichtungen gegenüber dem Publicum, auch auf Privatbahnen, gesezlichen Schuz gleich öffentlichen Verwaltungsbeamten. Ihren Weisungen wegen Beobachtung der zur Aufrechthaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften muß von Jedermann willige Folge gegeben werden [1]), und die politischen Behörden, die Gemeinde-Vorstände und Sicherheitsorgane haben ihnen die wirksamste Assistenz zu leisten. Sie sind auch berechtigt, in Fällen wo die Hilfe der Behörde nicht sogleich bei der Hand ist, jene Uebertreter der Betriebsvorschriften, welche ihren Ermahnungen nicht folgen oder eine die Sicherheit des Betriebes gefährdende oder störende Handlung bereits verübt haben, anzuhalten, und der nächsten politischen oder richterlichen Behörde zur weiteren Behandlung zu übergeben. Auch können diejenigen, welche sich den durch Sicherheitsrükfichten gebotenen Anordnungen des Aufsichts- und Zugsbegleitungspersonales nicht fügen wollen, von der Aufnahme zur Fahrt oder von der weiteren Fahrt ausgeschlossen werden [2]).

Jede wörtliche oder thätliche Beleidigung einer zur Aufsicht auf Staats- oder Privatbahnen oder zur Besorgung des Verkehrs bestellten Person, wenn dieselbe in Ausübung ihres Dienstes begriffen ist, wird, wenn sich darin nicht eine schwerer verpönte strafbare Handlung darstellt, als Uebertretung und zwar eine wörtliche Beleidigung mit Arrest von 3 Tagen bis zu 1 Monate, eine thätliche von 1—6 Monaten geahndet. Wenn jedoch die Beleidigung Folgen nach sich gezogen und wirklich die Ausübung des Dienstes verhindert hat, ist der Schuldige zu strengem Arreste von 3—6 Monaten zu verurtheilen [3]).

Wer sich ohne eine solche Beleidigung auf andere Weise einmengt, um die Ausübung des Dienstes zu hindern, macht sich einer Uebertretung schuldig, und ist mit Arrest von einem Tage bis zu einem Monate zu bestrafen [4]). Wenn aber jemand mehrere Menschen

---

[1]) Auch Militärpersonen haben die Vorschriften der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung genau zu befolgen (vgl. Vdgsbl. des Handels-Minist. 1850 Nr. 48; 1852 Nr. 61). Hinsichtlich der Arretirung solcher Personen wegen Uebertretung dieser Vorschriften s. §. 33 Note [1]).

[2]) S. §§. 9, 93, 101, 102 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851.

[3]) S. §§. 312 und 313 Strafges. vom 27. Mai 1852; — §§. 569 und 570 Milit.-St. G. vom 15. Jänner 1855.

[4]) Ebd. §. 314; bez. §. 571.

zur Mithilfe oder zur Widersezung gegen die genannten Personen in Ausübung des Dienstes auffordert, so ist dieß an ihm und an jedem, welcher sich ihm der Aufforderung folgend in Mithilfe oder Widersezung zugesellt, als Vergehen des Auflaufes mit strengem Arreste von 1—6 Monaten zu bestrafen [1]). Und als Verbrechen (d. i. der öffentlichen Gewaltthätigkeit) wird bestraft, wenn jemand für sich allein oder auch wenn Mehrere, jedoch ohne Zusammenrottung, sich mit gefährlicher Drohung oder wirklicher gewaltsamer Handanlegung, obgleich ohne Waffen und Verwundung, in der Absicht widersezen, um die Vollziehung des Dienstes zu vereiteln. Die Strafe dieses Verbrechens ist schwerer Kerker von 6 Monaten bis zu einem Jahre; wäre aber der Widerstand mit Waffen geschehen oder mit einer Beschädigung oder Verwundung begleitet, von 1—5 Jahren [2]). Endlich hat das Gesez die Zusammenrottung mehrerer Personen, um dem in Ausübung seines Dienstes begriffenen Bahnaufsichtspersonale mit Gewalt Widerstand zu leisten, als Verbrechen des Aufstandes erklärt, die Absicht eines solchen Widerstandes mag darauf gerichtet sein, etwas zu erzwingen, sich einer aufliegenden Pflicht zu entschlagen, eine Anstalt oder die Vollziehung eines öffentlichen Befehles zu vereiteln oder auf was immer für eine Art die öffentliche Ruhe zu stören. Des Aufstandes macht sich jeder schuldig, der sich der Rottirung gleich anfänglich oder erst in dem Fortgange zugesellt. Diejenigen, welche bei einem Aufstande gegen die zur Stillung der Unruhe herbeikommenden obrigkeitlichen Personen oder Wachen in der Widersezlichkeit beharren, haben schwere Kerkerstrafe von 5—10 Jahren und, wenn sie zugleich Aufwiegler oder Rädelsführer sind, von 10—20 Jahren verwirkt. Außer diesem Falle jedoch sind die Aufwiegler und Rädelsführer zu schwerer Kerkerstrafe von 5—10 Jahren, die übrigen Mitschuldigen nach Maß der Gefährlichkeit, Schädlichkeit und ihrer Theilnahme auf 1—5 Jahre zu verurtheilen. Hatte sich aber die Unruhe bei ihrer Entstehung ohne weiteren gefährlichen Ausbruch bald wieder gelegt, so ist gegen die Aufwiegler und Rädelsführer Kerker zwischen 1—5 Jahren, gegen die übrigen Schuldigen zwischen 6 Monaten und einem Jahre zu verhängen [3]).

---

[1]) Ebd. §§. 279 und 280; bez. §§. 531 und 532.

[2]) Ebd. §§. 81 und 82; bez. §§. 358 und 359. Des nämlichen Verbrechens macht sich derjenige schuldig, welcher eine der genannten Handlungen begeht, um eine Dienstesverrichtung zu erzwingen; er ist mit schwerem Kerker von 1—5 Jahren zu bestrafen.

[3]) Ebd. §§. 68—72. Inwiefern durch fortdauernde Widerspänstigkeit das noch strafbarere, nach Umständen sogar standrechtlich zu behandelnde Verbrechen des

Die Beweiskraft der Aussagen der Angestellten der Eisenbahn über Thatsachen, die sich auf die Ausübung ihres Dienstes beziehen, wird im strafgerichtlichen Verfahren nach den nämlichen Grundsäzen beurtheilt, welche hinsichtlich der öffentlichen Beamten und Diener gelten [1]).

Wenn sich hingegen eine der genannten Personen in ihren Amts- oder Dienstverrichtungen thätliche Beleidigungen erlaubt (worunter insbesondere die Verhaftnehmung in anderen als durch die Gesezе bestimmten Fällen begriffen ist), macht sie sich einer Uebertretung schuldig, welche das erste Mal mit Arrest von 3 Tagen bis zu einem Monate, daß zweite Mal mit eben so langem strengen Arreste bestraft wird. Wäre aber die thätliche Beleidigung unter Umständen geschehen, welche zu einem Auflaufe Anlaß gegeben haben oder doch geben konnten, so ist die Strafe strenger Arrest von 1—3 Monaten [2]). Selbst des Verbrechens des Mißbrauchs der Amtsgewalt können solche Personen schuldig werden, insofern sie Geschäfte der Regierung vermöge öffentlichen Auftrages (mit oder ohne Beeidigung) zu besorgen verpflichtet sind, und in diesem Amte von der ihnen anvertrauten Gewalt (durch Eigennuz, Leidenschaft oder Nebenabsichten verleitet) was immer für einen Mißbrauch machen, um jemanden Schaden zuzufügen [3]).

§. 12.

c) Uniform.

Mit a. h. Ermächtigung ddto. 14. März 1857, in Uebereinstimmung mit der dem Betriebspersonale durch die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 eingeräumten Stellung, zur Erleichterung der ihm obliegenden Pflichten sowie zur Wahrung des gehörigen Anstands und zur Erzielung der erforderlichen Gleichförmigkeit hat das Handelsministerium mit der Verordnung vom 3. April 1857 (R. G. Bl. Nr. 76) nachstehendes Uniformirungs- und Bekleidungs-Reglement für sämmtliche Beamten und Diener der Privat-Eisenbahnen und der concessionirten Staatsbahn-Betriebsunternehmungen erlassen:

Aufruhrs begangen wird, bestimmen §. 73 des Strafgesz. vom 27. Mai 1852 und §. 396 der Strafproceß-Ordnung vom 29. Juli 1853.

[1]) Vgl. §§. 275, 277, 422, 426 der Strafproceß-Ordnung vom 29. Juli 1853.

[2]) S. §§. 331, 332 Strafgesz. vom 27. Mai 1852; — §§. 589 und 590 Milit.-St. G. vom 15. Jänner 1855.

[3]) Ebd. §. 101; bez. §. 380.

§. 1. Den Beamten und Dienern der Privat-Eisenbahnen und der concessionirten Staatsbahn-Betriebsunternehmungen wird in und außer dem Dienste, insbesondere aber bei feierlichen Gelegenheiten das Tragen eines Ehrenkleides, nämlich für die Beamten einer Uniform und für die Diener eines Dienstkleides gestattet.

§. 2. Alle Beamten und Diener der obbenannten Eisenbahn-Unternehmungen, welche mit dem Publicum im ausübenden Dienste in Berührung kommen, sind im Dienste zum Tragen der Uniform und resp. des Dienstkleides verpflichtet [1]).

§. 3. Die Uniform der Beamten ist nach 6 — und die Dienstkleidung der Diener nach 5 Rangstufen festgesezt, worüber das Nähere aus der weiter folgenden Beschreibung der Equipirungsgegenstände zu ersehen ist. Hut und Degen ist bloß bei feierlichen Anläßen zu tragen und zum gewöhnlichen Gebrauche die Uniformkappe zu verwenden.

§. 4. Ueber die Einreihung der bei einer E. B.-Unternehmung angestellten Beamten und Diener in die betreffende Klasse hat jede E. B.-Verwaltung binnen 6 Wochen nach Kundmachung dieser Vorschrift an das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die Vorschläge zu erstatten.

§. 5. Nach erfolgter Genehmigung der Einreihung des Bahnpersonals in die vorstehend erwähnten Klassen hat jede E. B.-Verwaltung dafür Sorge zu tragen, daß ihre Beamten und Diener spätestens innerhalb der Frist von 6 Monaten mit der entsprechenden Uniform und rükſichtlich Dienstkleidung versehen seien.

§. 6. Die Bestimmung über die Art und Weise der Beistellung der Uniformen und der Dienstkleidung, dann über die Dauer der Tragzeit, insbesondere aber über die entgeltliche oder unentgeltliche Ueberlassung der Equipirungs-Gegenstände an die Beamten und Diener wird den bezüglichen E. B.-Verwaltungen anheimgestellt.

§. 7. Neue Bahnunternehmungen, welche nach §. 2 der E. B.-Betriebs-Ordnung die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes der Bahn ansuchen, haben der betreffenden Commission, welche die Betriebsfähigkeit der Bahn zu erheben hat, den Nachweis zu liefern, daß die Einreihung der angestellten Beamten und Diener in die vorstehend erwähnten Klassen von dem k. k. Ministerium (der Finanzen) genehmigt worden, und dieses Personale mit dem vorgeschriebenen Amtskleide bereits versehen sei.

Die folgenden §§. 8—23 enthalten die Beschreibung der

---

[1]) Vgl. §. 15. E. B.-Betriebs-Odg. vom 16. November 1851 und Vdgsbl. des Handels-Minist. 1851 Nr. 35 und 1852 Nr. 102.

Uniform der Beamten und des Dienstkleides der Diener; auch sind entsprechende Zeichnungen der einzelnen Equipirungsgegenstände beigegeben worden.

§. 13.

Besteuerung der Eisenbahnen.

Inwieferne von Privat-Eisenbahnen oder von den zu diesem Zweke verwendeten Capitalien, Grundstüken und Gebäuden eine Steuer, eine Stämpel- oder sonstige Abgabe zu entrichten sei, wird in den Steuer-Vorschriften festgesezt [1]).

a) Für das Privilegium, wodurch jemanden das Recht eingeräumt wird, eine Actiengesellschaft zum ausschließenden Betriebe eines Erwerbsgeschäftes zu errichten, ist noch vor der Ausfertigung der Privilegiums-Urkunde eine Taxe von 15 fl. C. M. (15 fl. 75 kr. öst. Währung) für jedes Jahr der Privilegiumsdauer zu entrichten. Wenn aber die Regierung das Privilegium aus öffentlichen Rüksichten annullirt, kann die Taxe zurükgefordert werden [2]). — Die Privilegiums-Urkunde unterliegt dem Stämpel von 60 kr. öst. Währ. (früher 30 kr. C. M.) pr. Bogen; die nebstbei hinauszugebende amtliche Ausfertigung aber über die Erledigung des Concessionsgesuches ist stämpelfrei [3]).

b) Grundstüke, welche zu einer Privat-Eisenbahn gewidmet werden, und Wohngebäude, welche die Bahngesellschaft errichtet, unterliegen der Grund- und Häusersteuer nach den allgemeinen Grundsäzen [4]). Dasselbe gilt in Betreff der Erwerbsteuer, welche namentlich auch von den mit der Eisenbahn-Unternehmung verbundenen Gewerben und Hilfsunternehmungen, die nicht ausschließend für die Bahn, sondern auch für den Privatverkehr arbeiten und ihre Pro-

---

[1]) S. §. 65 E. B.-Betriebs-Ord. vom 16. Nov. 1851.

[2]) S. den II. Theil des Stämpel- und Targesezes vom 27. Jänner 1840; — die kais. Verordg. vom 24. Jänner 1858 (für Ungarn, Croatien, Slavonien, die serbische Woiwodschaft mit dem Temeser Banate und Siebenbürgen, R. G. Bl. Nr. 17); — die kais. Verordg. vom 8. Juli 1858, §. 7 (R. G. Bl. Nr. 102).

[3]) S. Gebühren-Gesezе vom 9. Februar und 2. August 1850, Tarif-Post 7, lit. g und i; — kais. Verordg. vom 8. Juli 1858, §. 4 (R. G. Bl. Nr. 102). Der mit der kais. Verordg. vom 17. Mai 1859 (R. G. Bl. Nr. 89) eingeführte außerordentliche Zuschlag zur Stämpelgebühr beträgt in dem hier erwähnten Falle 12 kr. öst. Whg. pr. Bogen.

[4]) S. Hofkanzlei-Dec. vom 11. März 1834, a. h. Entschl. vom 6. Juli 1836, Hofkanzlei-Dec. vom 10. August 1838.

ducte im Handel abſezen, ſowie für die auf Bahnſtationen angelegten Wirthshäuſer entrichtet werden muß [1]).

c) Hinſichtlich der Einkommenſteuer iſt jede Eiſenbahn-Geſellſchaft als ein eigenes ſteuerpflichtiges Subject zu betrachten. Sie hat ihr Einkommen aus dem gemeinſchaftlichen Geſchäftsbetriebe zur I. Steuerklaſſe (5%) jährlich zu fatiren. Die Dividende, welche auf die einzelnen Actien entfällt, wird nur nach dem über Abzug der Einkommenſteuer ſich ergebenden reinen Ertrage des Vereins-Unternehmens bemeſſen. — Die ſüdliche Staats-Eiſenbahn-Geſellſchaft iſt bis zum lezten December 1868 von der Entrichtung der Einkommenſteuer befreit.

d) Auch hinſichtlich der Stämpel- und unmittelbaren Gebühren, welche in den Geſezen vom 9. Februar und 2. Auguſt 1850 vorgeſchrieben ſind, werden Privat-Eiſenbahn-Geſellſchaften im Allgemeinen wie phyſiſche Perſonen behandelt. Die beſonderen Beſtimmungen hierüber laſſen ſich im Folgenden zuſammenfaſſen:

Actien und Actien-Interimsſcheine unterliegen der Gebühr nach der, den erwähnten Geſezen angeſchloſſenen Scala II und zwar Erſtere nach dem Betrage, auf welchen ſie lauten oder, falls derſelbe hierin nicht ausgedrükt iſt, nach dem Betrage, welcher für die Actie eingezahlt werden muß, — leztere aber wie Quittungen nach dem eingezahlten Betrage. Dieſe Gebühr iſt in der Regel mittels des Stämpels (Stämpelmarke) zu entrichten, wenn nicht ausnahmsweiſe das Finanz-Miniſterium die unmittelbare Entrichtung der Gebühr und die Hinausgabe ungeſtämpelter Actien geſtattet [2]). Lezteres iſt der Fall bei den von der k. k. priv. öſterr. Staatseiſenbahn-Geſellſchaft ausgegebenen 400.000 Stük Actien, aber nicht bei den an der Stelle amortiſirter oder für nichtig erklärter Actien ausgefertigten Actien [3]), — bei den von der Kaiſer Ferdinands-Nordbahn neu emittirten, mit den fortlaufenden Nummern 1—38.555 bezeichneten Actien-Antheilsſcheinen zu 200 fl. und der Empfangsbeſtätigungen der Direction hinſichtlich der Theilzahlungen auf die für jede Nordbahn-Actie feſtgeſezte Zuzahlung von 166 fl. 40 kr. [4]), — bei den Actien der K. Eliſabeth-

---

[1]) S. Hofkanzlei-Dec. vom 11. März 1834.

[2]) S. Gebühren-Geſ. vom 9. Februar und 2. Auguſt 1850, §. 28, lit. b und Tarif-Poſten 47, lit. a und 55.

[3]) Verordgn. des Finanz-Miniſt. vom 11. Mai 1855 (Vdgsbl. Nr. 25) und 29. Februar 1856 (Vdgsbl. Nr. 9).

[4]) Verordgn. des Finanz-Miniſt. vom 10. Mai 1854 (Vdgsbl. Nr. 38) und 21. Mai 1856 (Vdgsbl. Nr. 22).

Bahn [1]), — bei den 200.000 Stük Actien zu 200 fl. der Theiß-Eisenbahn [2]), — bei den Actien der (früheren) lombardisch-venetianischen und italienischen Eisenbahn-Gesellschaft [3]), — bei den 15.000 Stük Actien zu 200 fl. der Aussig-Teplizer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft [4]), — bei den 300.000 Stük Actien zu 192 fl. der Kaiser Franz Josefs Orientbahn [5]), — bei den 75.000 Stük Actien zu 200 fl. der galizischen Karl Ludwigs-Bahn [6]).

Actien-Coupons und Dividenden-Anweisungen unterliegen auch der Gebühr nach Scala II nach dem angewiesenen Betrage; dieselbe ist aber unmittelbar von der Geschäftsleitung des Vereins und zwar längstens binnen 8 Tagen nach der jedesmaligen Verfallszeit für die Gesammtzahl der Actien zu entrichten. Zu diesem Behufe hat die Geschäftsleitung, ehe sie zur Hinausgabe der Coupons und Dividenden-Anweisungen schreitet, der Finanz-Bezirks-Direction die Zahl der Actien, die Verfallszeit der Erträgnißantheile und Zinsen sowie jede nachträgliche Aenderung in der einen oder andern Beziehung anzuzeigen. Ueber diese Anzeige wird eine amtliche Bestätigung mit Bezeichnung der Gefälls-Cassa, bei der die Zahlung zu leisten ist, ertheilt, welche Bestätigung sodann zur Hinausgabe ungestämpelter Coupons oder Dividenden-Anweisungen und zur Bezahlung der Dividende gegen ungestämpelte Quittungen berechtigt [7]).

Obligationen, welche Actienvereine hinausgeben, unterliegen der Gebühr nach Scala II nach der dargeliehenen Summe. Diese Gebühr ist in der Regel mittels des Stämpels (Stämpelmarke) zu entrichten; doch hat das Finanz-Ministerium ausnahmsweise gegen dem, daß die entfallenden Gebühren unmittelbar an die Gefälls-Cassen entrichtet werden, gestattet, daß die (frühere) lombardisch-venetianische

---

[1]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 29. Mai 1856 (Vdgsbl. Nr. 24).

[2]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 17. October 1856 (Vdgsbl. Nr. 46).

[3]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 28. November 1856 (Vdgsbl. Nr. 53).

[4]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 31. Jänner 1857 (Vdgsbl. Nr. 6).

[5]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 13. Februar 1858 (Vdgsbl. Nr. 7).

[6]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 29. Mai 1858 (Vdgsbl. Nr. 24).

[7]) S. Gebühren-Ges. vom 9. Februar und 2. August 1850, Tarif-Post 114 und Vdg. des Finanz-Minist. vom 15. December 1853 (R. G. Bl. Nr. 267). In Betreff der Coupons der lombard. venet. Eisenbahn-Gesellschaft s. Vdg. des Finanz-Minist. vom 28. November 1856 (Vdgsbl. Nr. 53) und der Aussig-Teplizer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft s. Vdg. vom 31. Jänner 1857 (Vdgsbl. Nr. 6). Aehnliches bestimmt die Verordg. des Finanz-Minist. vom 17. März 1860 (Vdgsbl. Nr. 15) rüksichtlich der Genußscheine, welche die Buschtiehrader Eisenbahn-Gesellschaft ihren Actionären statt der statutenmäßig jährlich zur Verlosung gelangenden Actien erfolgt.

und italienische Eisenbahn-Gesellschaft ihre Obligationen und deren Coupons [1]), — die K. Elisabeth-Bahn jene 20.166 % Stük Obligationen zu 250 fl., womit die Actien der k. k. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft eingelöst werden sollen [2]), — die Aussig-Teplizer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft die Obligationen des ihr unterm 4. Mai 1858 bewilligten Prioritäts-Anlehens von 1,000.000 fl. C. M. im Nennwerthe von 100 fl. öst. Whg. pr. Stük so wie die bezüglichen 5% Zinsencoupons [3]), — die k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe die Antheilscheine zu 100 fl. des für die K. Elisabeth-, die Theiß-, die süd-norddeutsche Verbindungsbahn- und die Lloyd-Dampfschiffahrts-Gesellschaft contrahirten Lotterie-Anlehens [4]), — die k. k. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft die aus Anlaß ihrer Fusion mit der Kaiser Franz Josef Orientbahn auszugebenden 300.000 Obligationen (Serie M) zu 500 Francs oder 200 fl. öst. Whg. [5]), — die k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft ihre Obligationen zu 500 Francs, deren Gesammtzahl in 5 Emissionen 603.636 Stük beträgt [6]), — endlich die Graz-Köflacher-Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft die 2000 Partial-Schuldverschreibungen vom 1. Jänner 1860 zu 400 fl. aus ihrem 6% Prioritäts-Anlehen [7]) ungestämpelt in Verkehr sezen. Von der unmittelbar zu entrichtenden scalamäßigen Gebühr für Zinsencoupons solcher Prioritäts-Obligationen hat dasselbe zu gelten, was früher über Actien-Coupons gesagt wurde.

Fracht- und Personenkarten, welche von einer Eisenbahnunternehmung über die Uebernahme zum Transporte ausgefertigt werden, sind bedingt d. h. so lange kein gerichtlicher Gebrauch gemacht wird, gebührenfrei, auch wenn sie den Empfang des Frachtlohnes, Porto oder Fahrgeldes bestätigen [8]). Jene Frachtlohns-Empfangsbestätigungen aber, welche bei ihrer Ausstellung bestimmt sind, bei einer öffentlichen Cassa anstatt einer Quittung beigebracht zu werden, d. h. wenn die Zahlung des Frachtlohnes entweder unmittelbar aus einer öffentlichen Cassa oder von einer zur Zahlung bestell-

---

[1]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 28. November 1856 (Vdgsbl. Nr. 53).
[2]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 26. October 1857 (Vdgsbl. Nr. 49).
[3]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 26. Mai 1858 (Vdgsbl. Nr. 24).
[4]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 15. März 1858 (Vdgsbl. Nr. 12).
[5]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 26. März 1859 (Vdgsbl. Nr. 16).
[6]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 2. Juli 1859 (Vdgsbl. Nr. 35).
[7]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 2. Jänner 1860 (Vdgsblatt Nr. 2).
[8]) S. Gebühren-Ges. vom 9. Februar und 2. August 1850, Tarif-Post 48, lit. b und Anmerkung.

ten Amtsperson geleistet wird, unterliegen der Gebühr nach Scala II nach dem Betrage, gleichviel übrigens ob sie blos mit dem Eisenbahn-Stationssiegel versehen oder förmlich unterschrieben werden [1]). Doch entfällt die Gebührenpflicht, wenn der Transport auf der Eisenbahn für Rechnung einer Aerarial-Industrie-Unternehmung oder des k. k. Bergwerksproducten-Verschleißes geschieht [2]). Die unbedingte Stämpelfreiheit genießen auch Quittungen der Eisenbahn-Unternehmungen über die für Militärtransporte empfangenen Gebühren, in soweit die Gesellschaft gesezlich oder durch die Concessionsurkunde verpflichtet ist, die Beförderung von Mannschaft und Gütern des k. k. Militärs um geringere als die allgemeinen Personen- und Frachten-Tarifsäze zu besorgen [3]). Ebenso sind jene Quittungen, in welchen eine Privat-Eisenbahn-Gesellschaft Empfänge für Rechnung der Staatseisenbahnen oder den Rükersaz der für die Lezteren bestrittenen Auslagen bestätigt, gebührenfrei [4]).

Von den Realitäten, welche in das Eigenthum der Privat-Eisenbahn-Unternehmung übergehen, aber nicht auch von den in der Bahn- oder Feuerlinie gelegenen und darum zur Demolirung bestimmten Gebäuden ist die Hälfte der sonst gesezlichen Percentual-Gebühr, welche auf Grund der für den Expropriirten festgesezten Entschädigung nach den allgemeinen Vorschriften über entgeltliche Erwerbungen bemessen wird, zu entrichten. Zur Bemessung dieser Gebühren ist ausschließlich das im Standorte der Eisenbahn-Direction aufgestellte Steueramt (in Wien das k. k. Central-Taxamt) bestimmt, auch wenn die erworbenen Realitäten in anderen Steuerbezirken liegen. An dieses Amt haben die Eisenbahn-Unternehmungen die im §. 44 der Gebühren-Gesezе vom 9. Februar und 2. August 1850 vorgeschriebene Anzeige von der Erwerbung unbeweglicher Sachen und zwar, wenn dieselbe nicht kraft des Expropriationsrechtes geschah, von Fall zu Fall zu erstatten. Handelt es sich aber um Erwerbungen im Wege der Expropriation, so hat die Bahndirection dem genannten Amte zunächst nur die erlangte Concession behufs der einstweiligen Gebühren-Vorschreibung vorzulegen, und 3 Monate nach der gänzlichen oder auch nur strekenweisen Eröffnung des Betriebes ein genaues Verzeichniß der für die

[1]) Vdgn. des Finanz-Minist. vom 24. Juli 1851, 13. October 1851, 5. Februar 1852 und 6. Juli 1853; s. auch die vorige Note.

[2]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 10. April 1851.

[3]) S. Gebühren-Ges. vom 9. Februar und 2. August 1850, Tarif-Post 48, lit. g und Vdgn. des Finanz-Minist. vom 5. Februar 1852 und 26. April 1857 (Vdgsbl. Nr. 21).

[4]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 6. Juli 1853 zur Tarif-Post 48, lit. f.

ganze Bahn oder für die in Betrieb gesezte Streke erworbenen Realitäten sammt einer Uebersichtskarte, in welcher alle diese Grundstüke und Parcellen ersichtlich sind, und mit Angabe der im gütlichen oder andern Wege festgesezten Einlösungspreise zu überreichen. Sollte etwa die Entschädigung zur Zeit noch nicht für alle Realitäten festgesezt sein, so sind diese mittels eines besondern Verzeichnisses auszuweisen und von 3 zu 3 Monaten bis zur Erschöpfung des Gegenstandes dem Gebührenbemessungsamte zur Kenntniß zu bringen. Auch müssen nachträglich, im Grunde derselben Concession stattfindende Erwerbungen von Fall zu Fall angezeigt werden. Das Gebührenbemessungsamt ist berechtigt, sich die gründliche Ueberzeugung von der Richtigkeit und Vollständigkeit der erhaltenen Angaben zu verschaffen.

Bei der Veräußerung unbeweglicher Sachen der Eisenbahn-Unternehmungen sind die allgemeinen Gebührenvorschriften in jeder Beziehung, namentlich auch bezüglich des Steueramtes, an das die Anzeige des gebührenpflichtigen Rechtsgeschäftes, geschehen soll, zu beobachten [1]). Doch wurde in mehreren Privilegien den Gründern der Unternehmung für den Fall der Uebertragung ihrer Concession an eine Actien-Gesellschaft die Befreiung von der Zahlung der gesezlichen Vermögensübertragungs-Gebühren zugestanden [2]). Auch ist der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und centralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft die Befreiung von der Uebertragungsgebühr für jene Fälle zugesichert worden, in welchen zum Zweke des Baues und Betriebes der Bahnen Grund und Boden oder Gebäude entweder durch gütliches Uebereinkommen oder im Wege der Expropriation erworben werden.

Zur Entrichtung des sogenannten Gebühren-Aequivalents können Eisenbahn-Gesellschaften für die in ihrem Besize befindlichen Realitäten nicht verhalten werden [3]).

---

[1]) Vdgn. des Finanz-Minist. vom 18. Juli und 8. October 1854 (Vdgsbl. Nrn. 57 und 76).

[2]) So z. B. Concessions-Urkunde der Theißbahn, der galizischen Karl-Ludwigs-Bahn, der südlichen Staats-, lomb.-venet. ꝛc. Eisenbahn.

[3]) Vdg. des Finanz-Minist. vom 30. September 1851. Das Gebühren-Aequivalent ist jene besondere, nach Percenten des Werthes bemessene Abgabe, welche von den in todter Hand befindlichen Gütern, bei welchen in der Regel Besitzveränderungen nicht vorkommen, folglich auch die sonst für Vermögensübertragungen vorgeschriebene Percentual-Gebühr nicht eingehoben wird, statt der lezteren entrichtet werden muß; vgl. Vdg. des Finanz-Minist. vom 3. Mai 1850 (R. G. Bl. Nr. 181) und Patent vom 2. August 1850.

§. 14.

Verhältniß der Eisenbahnen zur Militär-Verwaltung.

Von der Beobachtung der militärischen Rükſichten bei Anlegung von Eisenbahnen ist die Rede in den §§. 1 und 27.

In Kriegszeiten oder im Belagerungszustande steht der berufenen Militärbehörde das Recht zu, den Betrieb einer Eisenbahn, so weit es strategische oder sonst militärische Rükſichten erfordern, ganz oder zum Theile gegen eine angemessene Entschädigung zu militärischen Zweken zu benüzen oder auch einzustellen [1]).

Außer diesen Fällen ist die Unternehmung der Eisenbahn, welche die Regierung zur Beförderung von Truppen oder Militär-Effecten benüzen will, verpflichtet, alle hiezu dienlichen Betriebsmittel sogleich und mit Bevorzugung vor jedem andern Transporte auf Anordnung eines Militär-Landes-, eines Armeecorps- oder eines noch höhern Commandos zur Verfügung zu stellen [2]). Die Vergütung wird im wechselseitigen Einverständnisse angemessen festgesezt, sie darf aber die gewöhnlichen Tarifpreise nicht übersteigen. Dagegen hat das gegenwärtig geltende Concessionsgesez vom 14. Sept. 1854, §. 10 bestimmt, daß die Vergütung für Militärtransporte nur nach denselben Preisen, welche hiefür in dem jeweiligen Tarife der Staatseisenbahnen festgesezt sind, angesprochen werden können [3]). Auf diese Bestimmungen des Gesezes wird in mehreren Privilegien einfach hingewiesen; einige Concessionsurkunden aus der neuern Zeit aber enthalten diesfalls einen besondern ausdrüklichen Vorbehalt zu Gunsten des Militär-Aerars. Wir finden in den Concessionsurkunden der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ddto. 1. Jänner 1855, Art. 9) [4]),

---

[1]) S. §. 70 E. B.-Betriebs-Odg. vom 16. November 1851.

[2]) Wenn dadurch die regelmäßigen Züge unterbrochen werden, so ist die k. k. Post mit dem Militärtransporte zu befördern (§. 69 E. B.-Betriebs-Odg.).

[3]) Nach dem älteren Concessionssysteme vom J. 1838 waren die Eisenbahn-Unternehmer zur Beförderung von Truppen u. dgl. gegen Vergütung der sonst allgemein für Private bestehenden Tarifpreise verpflichtet, und in den vor diesem Gesezе ertheilten Privilegien (z. B. der Budweis—Linz—Gmundner-, der Nord-Bahn) hatte die Regierung erklärt, daß sie die Bahn nie anders in Anspruch nehmen werde, als daß die Concessionäre selbst die zu transportirenden Gegenstände verführen, und daß ihnen die Fracht wie für Privatgüter oder nach besonderer Uebereinkunft von Fall zu Fall bar bezahlt werden soll.

[4]) Für die derselben Gesellschaft gehörige Eisenbahn Wien — Raab — Neu-Szöny gilt jedoch die oben mitgetheilte Bestimmung der E. B.-Betriebs-Ordnung (§. 6 der Concess.-Urk. ddto. 28. April 1856).

der Kaiserin Elisabeth-Bahn (ddto. 8. März 1856, §. 13), der süd-norddeutschen Verbindungsbahn (ddto. 15. Juni 1856, §. 8), der Theiß-Eisenbahn (ddto. 10. November 1856, §. 19), der galizischen Karl Ludwigs-Bahn (ddto. 3. März 1857, §. 15 und 7. April 1858, §. 16), der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und centralitalienischen Eisenbahn (ddto. 30. Novemb. 1858, §. 43), der böhmischen Westbahn (ddto. 8. September 1859, §. 14) die Bestimmung: daß Militär-Transporte nach herabgesezten Tarifpreisen besorgt werden müssen, welche für Militärs einzeln oder in Körpern ein Drittel, für Pferde, Gepäke, Militärgegenstände und Kriegsmaterial die Hälfte der gewöhnlichen Gebühr betragen, und daß jene zum Kriegsmaterial gehörigen Gegenstände, welche in der Klassificirung der Güter nicht ausdrüklich genannt sind, zur 2. Waarenklasse gewöhnlicher Geschwindigkeit gerechnet werden [1]). Eben so müssen Militärtransporte auf der hierseitigen Streke der Reichenberg-Zittauer Eisenbahn (Privilegium ddto. 19. Septemb. 1857. §. 15) zu herabgesezten Preisen, d. i. ein Drittheil, bez. die Hälfte der gewöhnlichen Gebühr besorgt werden. Und in dem Staatsvertrage mit Baiern ddto. 21. Juni 1851 sind besondere Verabredungen wegen des Durchzugs österreichischer Transporte durch Baiern zwischen Salzburg und Kufstein getroffen worden.

Uebrigens gelten auch für Militärzüge die allgemeinen Vorschriften der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851, zu deren genauen Beobachtung das k. k. Militär wiederholt angewiesen wurde.

Auch den k. k. Gensdarmerie-Officieren sind bei Reisen im Dienste auf Privat-Eisenbahnen Ermäßigungen der Fahrtgebühren zugestanden [2]).

§. 15.

Verhältniß der Eisenbahnen zur Postverwaltung.

Das frühere Concessionsgesez vom J. 1838 (§. 8, lit. f) verpflichtete die Eisenbahn-Unternehmungen, auf Begehren der Postgefällsverwaltung, alle Briefe, Schriften und Amtspakete ohne Vergütung, andere Poststüke aber gegen ein durch Uebereinkommen festzusezendes

[1]) In den Privilegien der Theiß- und der böhmischen Westbahn ist noch weiter bestimmt, daß von einzeln reisenden Militärparteien, vom Feldwebel abwärts, in der lezten Wagenklasse nur die Hälfte des tarifmäßigen Preises gefordert werden könne.

[2]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 28. Jänner 1856 (Vdgsbl. Nr. 9) und die besonderen Gebühren-Tarife für Militärtransporte auf den einzelnen Eisenbahnen.

Entgelt zu befördern, wobei als Richtschnur dienen sollte, daß die Privatparteien für die bei der Postanstalt aufgegebenen Frachtstüke keine größere Zahlung zu leisten haben, als wenn sie dieselben der Eisenbahn unmittelbar zur Beförderung übergeben würden, und daß 4% der Brutto-Einnahme an die Postanstalt überlassen werden. Auch sollte der Finanzverwaltung das Recht zustehen, bei Personentransporten zwischen Orten, welche durch die Eisenbahn sowohl als durch die Staatspost verbunden sind, eine mäßige Gebühr in Form einer Abfindungssumme einzuheben, wenn die Ertragsverhältnisse der Bahn mit Rüksicht auf die landesüblichen Zinsen und auf den bei andern Industrie-Unternehmungen vorkommenden Ertrag günstig sind.

Nach der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. Novemb. 1851 (§§. 68, 69) sind die Bahnunternehmungen zur unentgeltlichen Beförderung der Post verpflichtet, und das Ministerium hat die Modalitäten dieser Beförderung mit Rüksicht auf die obwaltenden Umstände und Zeitverhältnisse festzusezen. Auch ist die k. k. Postanstalt berechtigt, sich eigener Postwaggons zu bedienen und die unentgeltliche Beförderung derselben sowie der die Postsendung begleitenden Beamten und Diener, und die gehörige Verwahrung und Beaufsichtigung dieser Waggons in den Räumen der Eisenbahn-Unternehmung von der lezteren zu fordern. Sollten etwa die regelmäßigen Züge durch Militärtransporte unterbrochen werden, so ist die Post mit diesen Zügen zu befördern. Auf diese Bestimmungen haben sowohl das gegenwärtige Concessionsgesez v. J. 1854 (§. 10, lit. f) als auch die seitdem verliehenen Privilegien ausdrüklich verwiesen, wobei zugleich der Postverwaltung das Recht vorbehalten wurde, für einen in jeder Richtung täglich abzusendenden Zug die Abfahrtsstunden und die Geschwindigkeit zu bestimmen [1]).

Seit dem Jahre 1850 bestehen auf mehreren Eisenbahnen fahrende Postämter (bureaux ambulants), welche ihre Amtshandlungen (die Aufnahme, Kartirung u. s. w. von Briefen, Zeitungen u. s. w.) in entsprechend eingerichteten Waggons während des Fahrens auf der Bahn ausüben. Sowohl die Ambulance-Wagen als auch die übrigen zum Posttransporte verwendeten Waggons dürfen nicht

---

[1]) Besondere Bestimmungen über das Verhältniß der Eisenbahnen zur Postverwaltung sind enthalten: in den Privilegien ddto. 1. Jänner 1855 (Art. 10) der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, — ddto. 19. September 1857 (§. 6) der Reichenberg-Zittauer Bahn, — ddto. 30. November 1858 (§. 45) der südlichen Staats-, lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn, — ddto. 8. September

über ihre genau ermittelte Tragfähigkeit belastet, und es müssen daher bei stärkeren Sendungen eigene Beiwaggons verlangt werden [1]).

Beamte und Diener der k. k. Postanstalt haben, auch wenn sie nach vollbrachter Begleitung der Postsendungen unmittelbar oder erst später z. B. wegen Erkrankung an ihren Stationsort zurükkehren, Anspruch auf freie Fahrt; doch ist jedem ohne Dienstverrichtung zurükkehrenden Ambulance-Beamten und Conducteur zu seiner Legitimation von dem Postamte, von welchem aus er an seinen Stationsort zurükkehrt, ein Certificat auszustellen, welches die ihm gebührende Wagenklasse und die Ursache der Rükkehr ohne eigentliche Dienstverrichtung angeben soll [2]). Dagegen ist für die etwa zur Bedekung der Post verwendete Militär-Mannschaft, welche auf der Eisenbahn zum Ausgangsorte der Postfahrt oder zurük an ihren Standort befördert wird, die für Militärtransporte überhaupt vorgeschriebene Fahrgebühr von Fall zu Fall von dem Postconducteur gegen Verrechnung zu bezahlen [3]).

Bei Staffettensendungen steht dem Versender, wenn nebst der Poststrasse eine Eisenbahn besteht, frei, sie ganz oder theilweise auf der ersteren oder durch die leztere befördern zu lassen, was jedesmal auf der Sendung selbst ausdrüklich angegeben sein muß [4]). Bei Bahnzügen, welche von einem Postconducteur begleitet werden, ist diesem die Staffette zum Transporte zu übergeben; im entgegengesezten Falle muß als Staffettenbegleiter auf Privat-Eisenbahnen ein Individuum der Postdienerschaft oder eine andere ganz verläßliche Person abgesendet werden. Derselbe ist sowohl während des Transportes der

---

1859 (§. 9) der böhmischen Westbahn; ferner in dem mit der K. Ferdinands-Nordbahn getroffenen Uebereinkommen ddto. 25. April 1853 (§. 6) und in den mit Baiern und Sachsen geschlossenen Verträgen wegen Anschlusses der beiderseitigen Eisenbahnen.

[1]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 15. December 1855 (Vdgsbl. Nr. 72) und 18. Juli 1857 (Vdgsbl. Nr. 48). Vgl. auch Vdgsbl. 1850, Nrn. 79 — 83; 1856, Nrn. 28 und 39; 1857, Nr. 5.

[2]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 11. Juli 1853 (Vdgsbl. Nr. 52) und 3. Februar 1854 (Vdgsbl. Nr. 12).

[3]) S. Vdg. des Handels-Minist. vom 3. Juni 1857 (Vdgsbl. Nr. 38), welche zwar in Betreff der priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft erlassen wurde, jedoch wegen des darin angeführten Grundes, daß nämlich die zur Bedekung der Post verwendete Militär-Mannschaft nicht zu den Postbediensteten gerechnet werden könne, sowie vermöge des §. 68 der E. B.-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 auch auf andere Privatbahnen Anwendung findet.

[4]) S. den §. 86 der mit Erl. des Handels-Minist. vom 6. December 1855 (Vdgsbl. 1856, Nr. 4) bekannt gegebenen Dienst-Instruction für die k. k. Poststationen.

Staffette als auch bei der Rükkehr an den Stationsort gebührenfrei zu befördern, und er hat sich dießfalls, so lange er die Staffette in Händen hat, mit dem Stundenpasse, bei der Rükfahrt aber mit dem Certificate zu legitimiren, welches ihm das absendende k. k. Postamt über seine Eigenschaft als Staffettenbegleiter zugleich mit dem Stundenpasse ausfertigt [1]).

§. 16.

Verhältniß der Eisenbahnen zur Staats-Telegrafen-Anstalt.

Vermöge des a. h. Cabinetschreibens vom 16. Jänner 1847 soll keinem Privaten, weder einem Einzelnen noch einer Gesellschaft, ohne vorher von Sr. Majestät selbst ertheilte Erlaubniß gestattet sein, Telegrafen zu errichten [2]).

Nach dem Concessions-Gesezе vom 14. September 1854 (§. 10, lit. h) haben Eisenbahn-Unternehmungen die Errichtung einer Staats-Telegrafenleitung längs der Bahn auf ihrem Grund und Boden oder die Benüzung ihrer eigenen Telegrafen-Einrichtungen unentgeltlich zu gestatten. Die neueren Privilegien der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften verweisen ausdrüklich auf diese gesezliche Bestimmung und verpflichten den Concessionär überdieß, die Staats-Telegrafenleitungen durch die Bahnwächter ohne Entgelt des Staates bewachen zu lassen. Anderseits genießen die Bahngesellschaften für die Correspondenz ihrer Organe (d. i. der General- und Betriebs-Directionen, der selbstständigen Strekenchefs) mit den Organen der Staats-Telegrafenanstalt (d. i. mit der Direction, den Inspectoren, den exponirten Bauleitern und den Vorständen der Telegrafenstationen) die Portofreiheit bei der Brief- und Fahrpost, wenn die Correspondenz den Telegrafenbau, die Leitungsaufsicht, die Controle des Betriebstelegrafen-Dienstes, die Beförderung von Privat-Depeschen auf den Betriebsleitungen oder die darauf bezügliche Verrechnung und Barabfuhr zum Gegenstande hat [3]).

Das Recht, die Staats-Telegrafen für Angelegenheiten des Eisenbahn-Betriebs zu benüzen, oder zu diesem Zweke eigene Privat-Tele-

---

[1]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 24. Jänner 1853 (Vdgsbl. Nr. 11).

[2]) Diese a. h. Bestimmung wurde im Hofkanzlei-Dec. vom 25. Jänner 1847 mit dem Beisaze kundgemacht, daß im Falle der Uebertretung alle für die Einrichtung des Telegrafen getroffenen Vorbereitungen und hergestellten Apparate vom Unternehmer selbst oder auf seine Kosten von den l. f. Behörden in unbrauchbaren Stand versezt werden sollen.

[3]) S. Vdg. des Finanz-Minist. vom 22. Jänner 1860 (Vdgsbl. Nr. 6).

grafen-Leitungen zu errichten und unter der Aufsicht der Staatsverwaltung zu betreiben, wird von Fall zu Fall näher bestimmt. Auf der, einer Privat-Gesellschaft gehörigen Telegrafenleitung dürfen aber Privat-Depeschen, die sich nicht auf den Eisenbahnbetrieb beziehen, niemals und Staats-Depeschen nur ausnahmsweise in besonders dringenden Fällen befördert werden [1]).

§. 17.

Staatsaufsicht über Eisenbahnen.

a) In Betreff der Vermögensverwaltung.

Alle Actien-Vereine unterliegen der Aufsicht der Regierung. Dieser ist das Recht vorbehalten, in die Geschäftsgebarung Einsicht zu nehmen, über die Beobachtung der Statuten und der allgemeinen Vorschriften zu wachen, und zu diesem Zweke dem Verein einen eigenen landesfürstlichen Commissär beizugeben.

Wenn die Gesellschaftsregeln oder die von den Behörden vorgezeichneten Bestimmungen in wesentlichen Puncten überschritten werden, ist die Auflösung des Vereins und die Einstellung aller Versammlungen von der politischen Behörde zu veranlassen [2]).

Eisenbahn-Unternehmungen insbesondere sind verpflichtet, über alle Theile ihrer Administration genaue und deutliche Rechnungen zu führen, die Einsicht derselben und aller wie immer benannten Betriebsacten und Bücher dem hiezu speciell beauftragten Abgeordneten des k. k. Finanz- (früher des Handels-) Ministeriums jederzeit zu gestatten, und alle von ihm angesprochenen Ausweise und Auskünfte zu liefern [3]).

Wo aber die Staatsverwaltung die Garantie eines gewissen Erträgnisses der Bahn übernommen hat (§. 5.), ist nicht nur den Concessionären die möglichste Sparsamkeit beim Baue und bei der Betriebseinrichtung sowie die gewissenhafte Rechnungsführung ausdrüklich zur Pflicht gemacht, sondern auch für den landesfürstlichen Commissär das Recht vorbehalten worden, den Sizungen des Verwaltungs-Aus-

---

[1]) S. u. A. den Erl. der k. k. General-Direction für Communicationen vom 8. October 1851 (Vdgsbl. Nr. 108) und Erl. des Handels-Minist. vom 31. Jänner 1852 (Vdgsbl. Nr. 14).

[2]) S. §§. 22 und 24 des Vereinsgesezes vom 26. November 1852.

[3]) S. §. 64 E. B.-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851.

schusses und der Direction beizuwohnen, dem Aerar nachtheilige Verfügungen zu sistiren und hierüber die Entscheidung der Ministerien des Innern und der Finanzen einzuholen. In dem Privilegium der galizischen Karl-Ludwigs-Bahn ist überdieß der Regierung vorbehalten worden, zwei Verwaltungsräthe mit den statutenmäßigen Rechten zu ernennen, welche in die Zahl derjenigen Inländer, welche ihren Wohnsiz in Wien haben müssen, nicht einzurechnen sind, und auch bloß von der Regierung zurükberufen oder durch andere Personen ersezt werden können.

§. 18.

Fortsezung: b) In technischer Beziehung.

Nachdem schon in der Einleitung (IV.) die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen als die zur unmittelbaren Ueberwachung der Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes auf sämmtlichen Bahnen bestellte Behörde genannt worden ist, theilen wir hier den Text der für dieselbe erlassenen Instruction ddto. 8. März 1856 (Vdgsbl. des Handels-Minist. 1856 Nr. 16) mit dem Bemerken mit, daß dadurch einige Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung ergänzt, andere aber aufgehoben worden sind. Wir werden übrigens auf den Inhalt dieser Instruction am geeigneten Orte wieder zurükkommen.

§. 1. Die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ist als Organ des k. k. Ministeriums . . . . . berufen, die der Staatsverwaltung in der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 vorbehaltene höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung im Betriebe der österreichischen Staats- und Privat-Eisenbahnen auszuüben.

§. 2. Der Wirkungskreis der General-Inspection umfaßt sonach im Allgemeinen die Handhabung der Aufsicht über diejenigen Vorkehrungen und Einrichtungen, welche auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahndienstes abzielen.

Die General-Inspection hat darüber zu wachen, daß die hierauf Bezug nehmenden Gesezе, Verordnungen, Vorschriften und Instructionen genau befolgt, die wahrgenommenen Gebrechen so schnell als möglich beseitigt und bei dienstwidrigen Vorgängen die Schuldtragenden zur gesezlichen Verantwortung gezogen werden.

Die Prüfung der öconomischen und pecuniären Geba-

rung des Eisenbahndienstes liegt außerhalb des Wirkungskreises der General-Inspection.

§. 3. Die Wirksamkeit der General-Inspection erstrekt sich insbesondere:

a) Auf die Aufsicht über die Erhaltung der Bahn sammt Zugehör (Gebäude, Brüken und sonstige Bauobjecte, Signale, Wechsel, Einfriedungen) und der Fahrbetriebsmittel (Locomotive, Wagen 2c.) [§§. 2, 3, 20 bis 24, 41, 43 bis 54 der E. B.-Btbs.-Odg. v. 16. Nov. 1851.]

b) Auf die Ueberwachung des eigentlichen Betriebsdienstes (Zusammenstellung der Züge, Fahrgeschwindigkeit, Fahrordnung, Unglüksfälle 2c. [§§. 4, 5, 6, 7, 12, 13, 16, 17, 18, 25 bis 40 der E. B.-Btbs.-Ordg.]

c) Auf die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener (Ueberwachung der Befolgung ihrer Instructionen 2c.) [§§. 14, 15, 42, 55, 57, 61, 62, 63 der E. B.-Btbs.-Ordg.]

d) Auf die Ueberwachung der besonderen Verpflichtungen der Unternehmung gegenüber dem Publicum und umgekehrt (Personen- und Sachenbeförderung, Beschädigungen der Bahn 2c. 2c.) [§§. 8, 9, 11, 93, 95, 96—103 der E. B.-Btbs.-Ordg.]

Rüksichtlich der vorfallenden Baulichkeiten und feuersicheren Herstellung längs der Eisenbahnen hat sich die General-Inspection nach den dießfälligen speciellen Vorschriften zu benehmen.

§. 4. Die General-Inspection besteht aus dem General-Inspector und der erforderlichen Anzahl von Commissären. Die Lezteren sind dem General-Inspector untergeordnet, welcher gleich einem Departements-Vorstande die Disciplinargewalt über dieselben ausübt. In Verhinderungsfällen des General-Inspectors vertritt dessen Stelle der dem Range nach älteste Commissär, falls nicht von dem k. k. Ministerium eine anderweitige Verfügung getroffen wird.

§. 5. Der General-Inspector sowohl als die ihm beigegebenen Commissäre sind verpflichtet, zum Zweke der ihnen übertragenen Aufsicht und Controle die ihnen zur Inspicirung zugewiesenen Eisenbahnen sowohl periodisch als auch bei besonderen Anlässen zu bereisen.

Der General-Inspector bestimmt die Richtung der Reisen der Commissäre, nimmt hiebei auf den Grad der Wichtigkeit einzelner Linien, auf eingetretene bedenkliche Ereignisse, auf Anzeigen und Beschwerden besondere Rüksicht, und sorgt dafür, daß der Regel nach jede Eisenbahn wenigstens ein Mal in jedem Quartal gehörig bereiset werde.

Die Inspections-Commissäre haben sich bei ihren Inspectionsreisen nach Umständen jeder Gattung von Zügen zu bedienen, und nach Erfordernissen selbst einige Eisenbahnstreken zu begehen.

§. 6. Der General-Inspector bereiset der Regel nach wenigstens einmal im Jahre sämmtliche Eisenbahnen. Derselbe ist aber auch sonst in wichtigen Fällen und über vorangegangene Meldung bei dem k. k. Ministerium . . . . . berechtigt und verpflichtet, einzelne Streken zu inspiciren.

§. 7. Sowohl der General-Inspector als die Commissäre führen über ihre Bereisungen ordentliche Reisetagebücher.

§. 8. Weder die Commissäre noch der General-Inspector sind in der Regel berechtigt, aus Anlaß der entdekten Mängel und Gebrechen aus eigener Amtsgewalt Verfügungen und Anordnungen zu treffen. Dieselben haben vielmehr die entdekten Mängel und Gebrechen lediglich so genau als thunlich zu erheben und darüber nach Vorschrift der nachfolgenden Bestimmungen das Weitere zu veranlassen (§§. 10, 11, 12, 13 dieser Instruction).

§. 9. In dringenden Fällen jedoch, wo Gefahr im Verzuge ist, und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen, welche die Sicherheit bedrohen, eine augenblikliche Verfügung erheischt, sind sowohl der General-Inspector als die Commissäre kraft ihrer aus dem Gesezе fließenden Vollmacht berechtigt und verpflichtet, die den Umständen angemessene Verfügung unter eigener Verantwortung zu treffen, und sämmtliche Beamte und Diener der Eisenbahnen haben solchen Anordnungen des General-Inspectors oder der Commissäre unbedingte Folge zu leisten, jedoch mit dem Vorbehalte einer nachträglichen Berufung an das Ministerium, wenn sie sich durch eine solche Verfügung für beschwert erachten.

In solchen dringenden Fällen sind der General-Inspector und die Commissäre, falls es die Sicherheit des Dienstes erfordert, auch berechtigt, Beamte und Diener der Eisenbahnen augenbliklich zu suspendiren.

Eine weitere Disciplinargewalt gegen die Beamten und Diener der Eisenbahnen auszuüben, steht dem General-Inspector nicht zu.

§. 10. Bei jeder Eisenbahn-Direction und bei jedem zur selbstständigen Dienstverrichtung in den einzelnen Stationen exponirten Beamten des Betriebsgeschäftes sind Revisionsbücher aufzulegen, in welche die Commissäre die vorgefundenen Mängel und Gebrechen mit kurzen Worten einzutragen haben.

Diese Revisionsbücher müssen gehörig paginirt und mit dem

Siegel der Direction auf dem durch die einzelnen Blätter gezogenen Faden versehen sein.

§. 11. Auf andere Weise treten die Commissäre weder mit den Directionen der Bahnen noch mit den einzelnen Amtsvorständen in amtliche Verhandlung. Es liegt jedoch den Commissären ob, über die vorgefundenen Mängel und Gebrechen an den General-Inspector Bericht zu erstatten.

§. 12. Der General-Inspector hat die von den Commissären angezeigten, so wie die auf seinen eigenen Bereisungen vorgefundenen Mängel und Gebrechen (falls dieselben nicht zu geringfügig sind und schon durch eine Rüksprache im kurzen Wege behoben werden können) den Betriebs-Directoren der k. k. Staats-Eisenbahnen und den Directionen der Privatbahnen vorerst lediglich bekannt zu geben, da vorauszusezen ist, daß diese Directionen im eigenen Interesse sich mit der Abstellung dieser Gebrechen beeilen werden. Sollte dieß nicht der Fall sein, oder sollte die Wichtigkeit des Gegenstandes ein unverzügliches Einschreiten der Staatsverwaltung erheischen, so hat der General-Inspector die den Umständen erforderliche Verfügung (nach eingeholter Approbation von Seite des k. k. Ministers und insbesondere mit Beachtung des §. 12 der Concessions-Urkunde ddto. 1. Jänner 1855) zu treffen und daher nach Erforderniß der Umstände den Bahn-Directionen die entsprechenden Weisungen zur Abstellung der Gebrechen und Mängel hinauszugeben.

In jeder solchen Weisung muß sich jedoch auf die Approbation von Seite des k. k. Ministeriums ausdrüklich bezogen werden, und es ist daher jede solche Weisung „im Auftrage des k. k. Ministers" zu erlassen.

Dienstliche Anzeigen an andere Behörden (z. B. Anzeigen an Strafgerichte oder Staats-Anwaltschaften) hat der General-Inspector im eigenen Namen zu überreichen.

§. 13. Am Schlusse jedes Solarjahres erstattet der General-Inspector an den k. k. Minister einen Bericht über die Wirksamkeit und Leistungen der General-Inspection, so wie über den Zustand der Bahnen in Betreff auf Ordnung und Sicherheit des Betriebsdienstes, welchem auch ein umständlicher Ausweis über die während des Jahres vorgekommenen Unglüksfälle und Betriebsstörungen und die Resultate der hierüber abgeführten Untersuchungen beizuschließen ist.

Auch sind in diesen Bericht die den Umständen entsprechenden Anträge auf Aenderungen oder Vervollständigung der einschlägigen Gesezе und Verordnungen, so wie allfällige andere Vorschläge zur Beseitigung der vorgefundenen Mängel und Gebrechen aufzunehmen.

§. 14. Sowohl der General-Inspector als die Commissäre sind nach Erforderniß berechtigt, sich zu ihren Amtshandlungen des Telegrafen zu bedienen.

§. 15. Die einlangenden telegrafischen Depeschen über Eisenbahn-Unfälle, so wie alle „in General-Inspections-Angelegenheiten" bezeichneten Eingaben sind ohne Protocollirung in dem Einreichungs-Protocolle des Ministeriums unverzüglich und unmittelbar dem General-Inspector zuzustellen.

Der General-Inspector hat nach genommener Einsicht die nöthige Verfügung hierüber zu treffen, und nach Umständen den Fall sowie die getroffene Verfügung durch die Protocollirung dieser Eingaben in dem Einreichungs-Protocolle zur Kenntniß des Ministeriums zu bringen.

Bei geringfügigen Sachen kann diese Protocollirung unterbleiben, doch müssen jedenfalls die bezüglichen Eingaben in ein diesfalls von dem General-Inspector zu führendes Separat-Protocoll eingetragen werden.

§. 16. Bei Dienstreisen erhalten der General-Inspector und die Commissäre nebst der freien Eisenbahnfahrt und nebst den normalmäßigen Gebühren für die Fahrt zu und von den Bahnhöfen die charactermäßigen Diäten.

Bei Dienstreisen außerhalb den Eisenbahnen beziehen die Organe der General-Inspection nebst den charactermäßigen Diäten anstatt der Vergütung der Fuhrkosten, Meilengelder und zwar der General-Inspector für jede außerhalb der Bahn zurükgelegte Meile 3 fl. und die Commissäre 2 fl.

§. 19.

Fortsezung: c) In polizeilicher Beziehung.

Obgleich die unmittelbare Aufsicht und Controle des Eisenbahnbetriebs in technisch-administrativer Beziehung der General-Inspection und in höchster Instanz dem Finanz- (früher Handels-) Ministerium zusteht, so sind doch sowohl die Eisenbahn-Unternehmungen als auch ihre Beamten und Diener zur Befolgung der allgemeinen Polizeigeseze verpflichtet und in dieser Beziehung den Sicherheitsorganen und politischen Behörden untergeordnet. Den politischen und polizeilichen Beamten sind bei den, in Angelegenheit der Eisenbahn vorkommenden Dienstreisen Freikarten der I. Wagenklasse zu ertheilen, und dort, wo es von dem Ministerium für nothwendig erkannt wird, für die anständige Unterkunft derselben Sorge zu tragen.

Ebenso sind die Eisenbahn-Unternehmungen zur unentgeltlichen Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslocalitäten und zum Ersaze des Mehraufwandes, welcher dem l. f. Aerar für die eigentliche Polizei-Aufsicht (insbesondere nach dem II. Abschnitte der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung) zur Last fällt, mittels einer von dem Ministerium festzusezenden Pauschalsumme verpflichtet.

Was aber die vom polizeilichen Standpuncte erlassenen Anordnungen über die Verpflichtungen des Publicums gegenüber den Eisenbahnen anbelangt, haben über deren genaue Befolgung die Gemeinde-Vorstände, die Sicherheitsorgane und überhaupt die politischen Behörden zu wachen und dem mit der Aufsicht betrauten Bahnpersonale die wirksamste Assistenz zu leisten [1]). Von dem polizeilichen Wirkungskreise, welchen das Gesez in dieser Beziehung den bei der Eisenbahn angestellten Beamten und Dienern übertragen hat, ist im §. 11 die Rede gewesen.

Aus Anlaß eines vorgekommenen Falles, wo die in Ausübung ihres Dienstes begriffene Gensdarmerie vom Betreten eines Bahnwächterhauses abgehalten wurde, ist angeordnet worden, daß das Eisenbahn-Aufsichtspersonale sowohl der Gensdarmerie als auch anderen gehörig legitimirten polizeilichen Aufsichtsorganen keinerlei Hinderniß legen dürfe, so oft dieselben in Ausübung ihrer Dienstpflichten die Bahn oder zum Betriebe gehörigen Localitäten betreten müssen, um eine ihnen obliegende polizeiliche Amtshandlung vorzunehmen [2]).

Besondere Bestimmungen sind in Betreff der nach Baiern und Sachsen ausmündenden Eisenbahnen getroffen worden. Der österreichischen Regierung ist nämlich zwar die volle Landeshoheit sammt der Ausübung der Justiz- und allgemeinen Polizeigewalt im Bereiche der Bahnhöfe zu Bodenbach (bez. Salzburg und Kufstein) und auf den von da zur Landesgrenze führenden Eisenbahnstreken vorbehalten, aber die Ausübung der besonderen Bahnpolizei auf diesen Streken steht der k. sächsischen (bez. bairischen) Regierung, denen sie zur Benüzung überlassen sind, derart zu, daß ihre Organe dieselben Befugnisse, welche die österreichischen Gesezе den inländischen Eisenbahn-Betriebsverwaltungen einräumen, haben und dabei die nöthige Unterstüzung der hierseitigen Regierungsorgane finden sollen. Andererseits ist aber der k. k. Gensdarmerie und anderen als solche sich legitimirenden österr. Polizeiorganen, so oft es der Dienst erfordert, das Ueberschreiten und Begehen der gedachten Bahnstreken

---

[1]) S. §§. 88, 89, 90 und 101 E. B.-Betriebs-Ordnung.

[2]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 13. November 1852 (Rdgsbl. Nr. 90).

(lezteres in der Regel unter Ansage bei dem sächsischen, bez. bairischen Bahnaufsichtsposten) zu gestatten [1]).

§. 20.

Fortsezung. d) In gefällsämtlicher Beziehung.

Die Eisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, mittels einer vom Finanz-Ministerium festzusezenden Pauschalsumme jenen Mehraufwand, welcher dem l. f. Aerar für die gefällsamtliche Ueberwachung zur Last fällt, zu ersezen, und sowohl für die Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslocalitäten als auch dort, wo es von der Behörde für nothwendig erkannt wird, für die anständige Unterkunft der betreffenden Beamten und Diener zu sorgen [2]).

Zur Durchführung dieser gesezlichen Bestimmung hat das Finanz-Ministerium im Einvernehmen mit dem Handels-Ministerium unterm 20. Jänner 1859 (Vdgsbl. Nr. 4) Nachstehendes festgesezt:

1. Der Anspruch der Staatsverwaltung gegenüber den Privat-Eisenbahnen auf die Herstellung und unentgeltliche Ueberlassung von Amtslocalitäten auf Grund des §. 89 der Betriebsordnung ist in so weit geltend zu machen, als diese Localitäten nach dem Erkenntnisse der Finanzverwaltung zur Vollziehung der gefällsamtlichen Ueberwachung der mittels der Eisenbahn verfrachteten zoll- oder verzehrungssteuerpflichtigen Gegenstände bei ihrer Abladung in den Bahnhöfen oder bei der Sonderung der steuerbaren von den nicht steuerbaren Waaren unerläßlich sind.

Auch ist die Eisenbahn verpflichtet, für die Beamten und Aufsichts-Individuen, welche behufs der erwähnten Amtshandlungen im Bahnhofe wohnen müssen, anständige Wohnungen unentgeltlich beizustellen.

Sollte es jedoch im Wunsche der Eisenbahnverwaltung oder vielleicht auch der Staatsverwaltung liegen, daß in dem Bahnhofe nicht bloß die erwähnte gefällsamtliche Ueberwachung, sondern die vollständige zollamtliche Abfertigung dieser Waaren stattfinde, so wird der Antheil, welchen die eine oder die andere Verwaltung an den Kosten der herzustellenden Localitäten zu übernehmen hat, von Fall zu Fall durch das betreffende Uebereinkommen festzustellen sein.

---

[1]) S. Staatsvertrag mit Sachsen ddto. 31. December 1850, Art. 3 und 10 (R. G. Bl. 1851 Nr. 80) und mit Baiern ddto. 21. Juni 1851, Art. 15, 16 und 21 (R. G. Bl. 1852 Nr. 31).

[2]) S. §. 89 E. B.-Betriebs-Ordg.

2. In der Regel werden die in einem Bahnhofe ausgeladenen zollpflichtigen Waaren sogleich oder ehemöglichst zum Zollamte gebracht, und es findet eine Einlagerung derselben im Bahnhofe nicht statt.

Wünscht jedoch die Eisenbahn-Unternehmung, daß dieselben zeitweise im Bahnhofe eingelagert werden, so ist sie auch verpflichtet, die nöthigen Magazinsräume auf ihre Kosten herzustellen, welche unter amtlicher Aufsicht und Sperre verbleiben.

Den Lagerzins kann die Eisenbahn-Unternehmung nach den Bestimmungen des Zolltarifs und mit Ausschließung der Lagergebühren nach dem Bahntarife für sich einheben.

3. Zu dem Mehraufwande des Staates, den die betreffenden Eisenbahnen mittels eines Pauschales dem hohen Aerar nach der Betriebsordnung zu ersezen haben, gehören bloß die Erhaltungskosten für die wegen der gefällsamtlichen Ueberwachung erforderliche Mehrzahl Beamten und Aufsichtsindividuen, dann die Fuhrkosten, Taggelder ꝛc. für diejenigen, welche zur Vollziehung der gefällsamtlichen Ueberwachung oder der weitern Amtshandlungen entweder von Zeit zu Zeit excursive zum Bahnhofe entsendet oder aber daselbst bleibend exponirt werden müßten.

Was übrigens die Forderungen wegen einer allfälligen Mehrzahl von Beamten betrifft, so behält sich das Finanz-Ministerium vor, von Fall zu Fall darüber zu entscheiden, ob dieselben zu stellen, oder davon Umgang zu nehmen sei.

Der Ersaz der Kosten der Beamten, die in den Bahnhöfen zu regelmäßigen Zollabfertigungen verwendet werden, kann nur auf die, Zahl 1, erwähnten freiwilligen Uebereinkommen mit den Bahnverwaltungen gegründet werden.

4. Die Forderungen des Staates sind auch für die Vergangenheit bis rükwärts zum Tage der Wirksamkeit der Betriebsordnung, und beziehungsweise bei später an Privatgesellschaften überlassenen Staatsbahnen bis rükwärts zum Uebergange der Bahn in ihren Besiz vom Tage der Errichtung solcher Zollanstalten geltend zu machen.

5. Es versteht sich von selbst, daß durch gegenwärtige Bestimmungen die Verpflichtungen der Privat-Eisenbahnen, so wie die ihnen entsprechenden Zugeständnisse der Staatsverwaltung nicht geändert werden, welche auf Staatsverträgen, auf den Verträgen zwischen der Staatsverwaltung und den Eisenbahn-Gesellschaften und den in Rechtskraft erwachsenen Anordnungen der Ministerien beruhen.

Sie haben einfach den Zwek, bisher schwankend oder streitig gewesene Verhältnisse zu regeln und die Normen zur Regelung der Verhältnisse für die Zukunft aufzustellen.

6. Unter Festhaltung dieser Grundsäze haben die Finanz-Landes-Behörden für jede der Privat-Eisenbahnen ihres Gebietes unter Zuziehung von Abgeordneten der betreffenden Eisenbahn-Gesellschaften erheben zu lassen:

a) An welchen Eisenbahnstationen werden Zollamtshandlungen gepflogen? bestehen diese bloß in der zollamtlichen Ueberwachung oder auch in zollamtlichen Abfertigungen? bleiben die zollpflichtigen Waaren in den Magazinsräumen der Eisenbahn oder werden sie gleich in die Zollmagazine geschafft?

b) Wie viele Beamten und Diener, mit welchen Bezügen, werden zu diesen Amtshandlungen bleibend verwendet, wie viele und mit welchen Genüßen werden zu diesen Amtshandlungen exmittirt, wie hoch ist der Jahresbetrag dieser Kosten, welcher Betrag hievon kann als dem Staate zur Last fallende Mehrkosten angesehen werden?

c) Welche Localitäten werden als Kanzlei-, Wohnungs- und Magazinsräume von der Zollverwaltung in den Eisenbahnstationen benüzt?

d) Auf welche Weise ist die Kosten- und Localitätsfrage bereits geregelt? auf welchen Anordnungen beruht diese Regelung?

e) Ist eines oder das andere dieser Verhältnisse streitig oder schwankend? sind neue Wünsche von Seite der Staats- oder Bahnverwaltung zur Sprache gekommen? auf welche Weise sollen diese Angelegenheiten unter Anwendung der in gegenwärtiger Verordnung entwikelten Grundsäze geregelt werden?

Das Ergebniß dieser Erhebungen ist sodann unter Anschluß des eigenen Gutachtens vorzulegen.

Von gegenwärtiger Verordnung sind die Privat-Eisenbahnverwaltungen durch die Finanz-Landes-Behörde, in deren Gebiet ihre Direction den Siz hat, zu verständigen und anzuweisen, den andern Finanz-Landes-Behörden, deren Gebiet ihre Bahnen durchschneiden, die Abgeordneten für die abzuhaltenden Localcommissionen namhaft zu machen.

Nach §. 10 der am 18. September 1857 erlassenen Vorschrift über das Zollverfahren für den Verkehr auf den österr. Eisenbahnen (R. G. Bl. Nr. 175) und nach Artikel II der über die Vollziehung dieser Vorschrift bekannt gegebenen Finanz-Ministerial-Verordnung von demselben Datum (Vdgs-Bl. Nr. 45) sind jene Abgeordneten der leitenden k. k. Finanzbehörden und jene Beamten der Finanzwachanstalt, welche mit der Controle des Verkehrs auf der Bahn und der betreffenden Zollämter besonders be-

auftragt werden, befugt, zum Zweke dienstlicher Revisionen und Nachforschungen die Wagenzüge während des vorgeschriebenen Aufenthaltes auf den Stationsplätzen und, so weit es thunlich ist, auch während der Fahrt zu untersuchen. Die Angestellten der Eisenbahn sollen ihrem Ersuchen um Auskünfte und Hilfeleistung bereitwillig entsprechen. In Ansehung der Legitimations-Urkunden, mit welchen sich die Finanzbeamten bei solchen Gelegenheiten auszuweisen haben, wurde später (Erlaß des Finanz-Ministeriums ddto. 19. April 1859, Vdgs.-Bl. Nr. 19.) angeordnet:

1. Die amtliche Legitimations-Urkunde wird von der dazu berufenen Finanz-Landes-Behörde ausgefertigt, und muß den Namen und Dienstcharacter des damit betheilten Beamten, so wie jene Eisenbahnstreke genau bezeichnen, für welche sie zu gelten hat.

2. Die in dieser Weise ausgefertigte Legitimations-Urkunde ist von der ausstellenden Finanz-Landes-Behörde unmittelbar an die betreffende Eisenbahnverwaltung (Direction) zu leiten, welche dieselbe in Verwahrung zu nehmen, und dagegen ein den Einrichtungen der betreffenden Bahn entsprechendes Freifahrts-Document unverweilt auszufertigen und der Finanz-Landes-Behörde zur Aushändigung an den betreffenden Beamten einzusenden hat.

3. Dieses Freifahrts-Document, auf welchem sämmtliche, den bezüglichen Beamten betreffenden Daten, ebenso wie in der Legitimations-Urkunde ersichtlich zu machen sind, berechtigt an und für sich und ohne vorläufige Abstämplung und Lösung eines Billets den darin genannten Inhaber jedesmal, so oft er in Uniform reiset, zur freien Fahrt bei Personenzügen in der II. Wagenklasse, bei Lastzügen im Conducteurwagen, jedoch stets nur innerhalb der im Documente bezeichneten Streke.

4. Findet die Finanz-Landes-Behörde einen Beamten von der Eingangs erwähnten dienstlichen Bestimmung abzuziehen, so hat sie gleichzeitig dessen Freifahrts-Document an die betreffende Eisenbahnverwaltung unter Einberufung ihrer eigenen Legitimations-Urkunde zurükzustellen.

5. Es bleibt den Eisenbahnverwaltungen freigestellt, die Freifahrts-Documente auf unbestimmte Zeit oder nur für das laufende Jahr auszustellen. In lezterem Falle sind von der Eisenbahnverwaltung (Direction) die für das neue Jahr ausgefertigten neuen Freifahrts-Documente vier Wochen vor dessen Beginne der betreffenden Finanz-Landes-Behörde einzusenden; welche dafür die ausgegoltenen mit Beschleunigung zurükzustellen haben wird.

6. Der Inhaber eines Freifahrts-Documentes hat, wenn er das-

selbe zufällig verlieren sollte, davon sogleich die Anzeige an seine vorgesezte Finanz-Landes-Behörde zu erstatten, damit diese ungesäumt bei der betreffenden Eisenbahnverwaltung (Direction) die Ungiltigerklärung des in Verstoß gerathenen Documentes und dessen Ersaz durch ein neu auszustellendes bewirke.

7. Diese Freifahrts-Certificate gelten nur allein für deren ausdrüklich darin bezeichneten Inhaber, und auch für diesen nur dann, wenn er in Uniform reiset; sie erstreken sich daher weder auf Familienglieder noch sonstige Begleitung, und dürfen unter keinem Vorwande an einen Dritten abgetreten oder ausgeliehen werden. Jeder solche oder sonstige damit geübte Mißbrauch ist auch nach den bestehenden Disciplinarvorschriften an dem oder den Schuldtragenden zu bestrafen.

Bezüglich der vertragsmäßig den k. Regierungen von Sachsen und Baiern zur Benüzung überlassenen Bahnstreken von Bodenbach an die sächsische, von Salzburg und Kufstein an die bairische Landesgrenze wurde festgesezt, daß das Ueberschreiten und Begehen dieser Streken der k. k. Finanzwache und anderen als solche sich legitimirenden k. k. Finanz-Organen, so oft es der Dienst erfordert, zu gestatten sei, daß jedoch das Begehen — den Fall einer aus dem Verzuge entspringenden Dienstesgefährdung ausgenommen — unter Ansage bei dem auf der Streke stationirten k. sächsischen, bez. bairischen Bahnaufsichtsposten zu geschehen habe [1]).

§. 21.

Verhältniß zu anderen Eisenbahnen.

Nach dem Gesezе vom 14. September 1854 (§. 10 lit. g.) wird durch die Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn die Verpflichtung begründet, daß der Concessionär sich mit den Unternehmern der angrenzenden Bahnen (diese mögen im Augenblike der Privilegiumsverleihung bereits errichtet sein oder erst später erbaut werden) wegen der Fahrordnung, wegen wechselseitiger Benüzung der Bahn und der Betriebsmittel, sowie überhaupt wegen der Ordnung des wechselseitigen Verkehres einverstehe. Sollte aber eine gütliche Uebereinkunft nicht zu Stande kommen, oder die getroffene Verabredung den öffentlichen Interessen nicht entsprechen, so hat das Ministerium der Finanzen von Amtswegen die erforderlichen Verfügungen zu treffen, und diesen Anordnungen müssen sich die Concessionäre fügen. Nach

[1]) S. die Note [1]) auf Seite 72.

§. 66 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 ist der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, die von der Unternehmung festgesezte Fahrordnung mit Beachtung des Anschlusses an andere Eisenbahnen zu reguliren.

Die Verbindung mit ausländischen Bahnen aber ist in den betreffenden Staatsverträgen geregelt worden. Der mit den deutschen Zollvereinsländern geschlossene Zoll- und Handelsvertrag ddto. 18. Februar 1853 (Art. 16 und 17) verpflichtet die contrahirenden Regierungen einerseits dahin zu wirken, daß die Waarenbeförderung auf Eisenbahnen durch Herstellung einer unmittelbaren Schienenverbindung zwischen den an einem Orte zusammentreffenden Bahnen und durch Ueberführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde, anderseits aber Angehörigen eines zollvereinten Staates und deren Güter hinsichtlich der Zeit, Art und Preise der Beförderung nicht ungünstiger als die eigenen Angehörigen zu behandeln, sowie insbesondere für die Durchfuhr nach oder aus dem Gebiete des anderen Staates keine höheren als diejenigen Eisenbahn-Frachtsäze erheben zu lassen, welchen auf derselben Eisenbahn die im eigenen Gebiete auf- und abgeladenen Güter verhältnißmäßig unterliegen.

Bei der Ueberlassung des Betriebes der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn (1855) an die priv. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde ausdrüklich festgesezt, daß diese Gesellschaft in alle Rechte und Verbindlichkeiten trete, welche aus den zwischen der österr. Regierung und den Verwaltungen anstoßender Bahnen über den Betrieb früher geschlossenen Uebereinkünften entspringen [1]). Ebenso wurden der priv. Kaiserin Elisabeth- und der böhmischen Westbahn-Unternehmung wegen Anschlusses an die k. bairischen Eisenbahnen bei Salzburg und Passau, bez. bei Furth, die Bestimmungen der Staatsverträge ddto. 21. Juni 1851 und 20. September 1858 und der etwa später noch zu treffenden Verabredungen zur Richtschnur vorgezeichnet [2]).

Der internationale Dienst auf den Eisenbahnen zwischen Oesterreich und Sardinien soll in kürzest möglicher Frist durch eine besondere Convention geregelt werden; mittlerweile jedoch blieben alle vor dem 1. April 1859 zwischen den beiden Regierungen ge-

---

[1]) S. Art. 19 der Concess.-Urk. ddto. 1. Jänner 1855 und Staatsvertrag ddto. 31. December 1850 (R. G. Bl. 1851 Nr. 80) wegen des Anschlusses der nördlichen Staatsbahn bei Bodenbach an die sächsische Eisenbahn.

[2]) S. Privilegien ddto. 8. März 1856, §. 9. und 8. September 1859, §. 8.

schlossenen Tractate und Conventionen mit der Modification aufrecht, daß sie auf das von Piemont neu erworbene lombardische Gebiet ausgedehnt sein sollen [1]).

§. 22.

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die meisten österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften, nämlich: die Aussig-Teplizer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, die Brünn—Rosicer-, die Buschtiehrader-, die galizische Karl Ludwigs-Bahn, die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, die K. Ferdinands-Nordbahn, die K. Elisabeth-, die österr. Staats-Eisenbahn-, die südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn- die süd-norddeutsche Verbindungs- und die Theiß-Bahn-Gesellschaft — sind dem 1847 gegründeten Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beigetreten, welcher den Zwek hat, durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publicums zu fördern [2]).

Die übrigen Theilnehmer am Vereine sind: die Aachen—Düsseldorf—Ruhrorter und Köln—Crefelder E. B., die Aachen—Maastrichter-, die Albrechts-Bahn (Dresden—Tharandt), die Altona—Kieler-, die großherzoglich badische Staats-E. B., die bairischen Ostbahnen, die k. bairische Staats-E. B., die Bergisch—märkische und Prinz Wilhelm-E. B., die Berlin—Anhaltische-, Berlin—Hamburger-, Berlin—Potsdam—Magdeburger-, Berlin—Stettiner E. B., die herzoglich braunschweigische Staats- E. B., die Breslau—Schweidniz—Freiburger-, die Cöthen—Bernburger-, die Frankfurt—Hanauer-, die Glükstadt—Elmshorner-, die Hamburg—Bergedorfer- E. B., die k. hannoversche Staats-E. B., die hessische Ludwigs- und Main—Rhein-E. B., die Köln—Mindener-E. B., die Kurfürst Friedrich Wilhelms-Nordbahn, die Leipzig—Dresdner-, die Ludwigs- (Nürnberg—Fürth), die Lübek—Büchener-, die Magdeburg—Cöthen—Halle—Leipziger-, Magdeburg—

---

[1]) S. Art. X des Züricher Friedensvertrags ddto. 10. November 1859. Vgl. die beiden mit Sardinien wegen des Anschlusses der beiderseitigen Eisenbahnen bei Magenta geschlossenen Verträge ddto. 19. Juni 1856 (R. G. Bl. Nr. 208) und 23. Juli 1856 (R. G. Bl. 1857 Nr. 197).

[2]) Zur Theilnahme sind sämmtliche deutsche E. B.-Verwaltungen, d. h. diejenigen, welche in Deutschland ihr Domicil haben, berechtigt. Schon früher, als die österr. Staatseisenbahnen noch für Rechnung des Staates betrieben wurden, war das k. k. Handels-Ministerium Namens dieser Bahnen dem genannten Vereine beigetreten.

Halberstädter-, Magdeburg—Wittenberge-, die Main—Nekar-, Main—Weser-, die Meklenburgische-, die Neisse—Brieger-E. B., die niederschlesische—märkische Staats-E. B., die niederschlesische Zweigbahn, die oberschlesische-, Breslau—Posen—Glogauer und Stargard—Posener-E. B., die Oppeln—Tarnowizer-E. B., die k. preußische Ostbahn, die pfälzische Ludwigs- und Maximilians-E. B., die Rendsburg—Neumünsterschе-, die Rheinische-, die Rhein- und Lahn-, die Rhein—Nahe-E. B., die Saarbrüker und Saarbrüken—Trier—Luxemburger-E. B., die k. sächsischen Staatseisenbahnen (niedererzgebirgische, obererzgebirgische, sächsisch-bairische, sächsisch-böhmische, sächsisch-schlesische), die Taunus-Bahn, die Thüringische und Werra-E. B., die westfälische Staats-E. B., die Wilhelmsbahn und die k. würtembergische Staatseisenbahn [1]).

Den Statuten gemäß finden General-Versammlungen des Vereins, zu welchen jede Eisenbahn-Verwaltung einen oder mehrere Deputirte zu senden berechtigt ist, alljährlich (in der Regel gegen den Schluß des Monats Juli) und außerordentlicher Weise über Begehren dreier Verwaltungen statt, wobei alle Angelegenheiten, die von einer der vereinten Verwaltungen dafür geeignet erachtet und einige Wochen früher angemeldet werden, Gegenstände der Berathung bilden. Das Resultat der lezteren wird durch Stimmenmehrheit festgestellt; jeder vertretenen Verwaltung gebührt dabei nach Maßgabe der Länge

---

[1]) Außer diesem Vereine bestehen in Deutschland einige engere Eisenbahn-Verbände, nämlich: der s. g. norddeutsche (1848 gegründet, welcher die Köln—Mindener-, die k. hanoverschen, herz. braunschweigischen-, Magdeburg—Halberstädter-, Magdeburg—Cöthen—Halle—Leipziger-, Berlin—Potsdam—Magdeburger- und die Leipzig—Dresdner E. B. umfaßt), — der s. g. mitteldeutsche (1852 gegründet, welcher die großherz. Badische, Main—Nekar-, Main—Weser-, Kurfürst Friedrich Wilhelm Nord-, die thüringische-, die Magdeburg—Cöthen—Halle—Leipziger-, Magdeburg—Wittenberger-, Leipzig—Dresden-, Berlin—Anhaltsche-, Berlin—Hamburger-, die meklenburgische, Lübek—Büchen- und die k. würtembergischen E. B. umfaßt), — der rheinisch-thüringische (1853 gegründet, zu welchem gehören: die Aachen—Düsseldorf—Ruhrorter-, Düsseldorf—Elberfelder-, die bergisch—märkische, die westfälische, die K. Friedrich Wilhelm Nord- und die thüringische Eisenbahn), — der ostfriesisch-thüringische (1856 gegründet, umfassend die hannoverschen, die westfälische, die thüringische und die K. Friedrich Wilhelm Nord-Bahn), — der ostfriesisch-rheinische (1856 gegründet, welchem angehören: die k. hannoverschen, die westfälische, elberfelder und Köln-Mindener-Bahn) und der westdeutsche Verband (1857 gegründet, welcher die badische Staats-, die Main—Nekar-, die hannoverschen und braunschweigischen Staatsbahnen, die Magdeburg—Halberstädter und Berlin—Potsdam—Magdeburger E. B. begreift).

ihrer Bahn ein Stimmrecht in der Art, daß dem Eigenthümer einer oder mehrerer Bahnen bei einer Gesammtlänge bis zu 10 Meilen eine —, von über 10 bis zu 30 zwei—, von über 30 bis zu 60 drei—, von über 60 bis zu 100 vier—, von über 100 bis 150 fünf und innerhalb jeder weiteren 50 Meilen immer noch eine Stimme mehr gewährt wird. Bei Stimmengleichheit hat der Vorsizende den Ausschlag zu geben. Uebrigens können jene Verwaltungen, welche die Vereins-Reglements über den directen Güter- und Personenverkehr, wie über die Ertheilung der Freikarten nicht anerkannt haben, in den betreffenden Betriebsangelegenheiten ein Stimmrecht nicht ausüben. Die Beschlüsse der Majorität werden für alle Mitglieder erst durch die Annahme derselben bindend, zu welchem Ende ihnen das Protocoll von der geschäftsführenden Direction binnen 14 Tagen mitzutheilen ist. Sie haben hierauf binnen 4 Wochen ihre Erklärung über die Annahme oder Ablehnung abzugeben, damit hievon die übrigen Verwaltungen in Kenntniß gesezt werden. Rükksichtlich derjenigen Beschlüsse, welche nicht die Zustimmung Aller erhalten, macht die geschäftsführende Direction ihren Vorschlag über weitere Verfolgung des Gegenstandes, namentlich über die etwaige Ausführung im engeren Kreise der zustimmenden Verwaltungen; wenn aber eine Uebereinstimmung der lezteren auf diese Weise nicht zu erzielen ist, wird die Sache an die vorbereitende Commission zur weiteren Behandlung gewiesen. Abänderungen des Vereinsstatuts dürfen nur dann vorgenommen werden, wenn der dießfällige Majoritätsbeschluß der General-Versammlung die Genehmigung sämmtlicher Mitglieder erhalten hat. Eine in den Verein neu eintretende Verwaltung ist den von sämmtlichen Verwaltungen bis dahin angenommenen und ihr zu dem Ende mitzutheilenden Beschlüssen unterworfen.

Zur Leitung der Geschäfte wird von zwei zu zwei Jahren in der General-Versammlung eine „geschäftsführende Direction" erwählt. Diese führt den Vorsiz in den Versammlungen und hat grundsäzlich nur den auf die erforderliche Centralisation sich beziehenden Geschäften obzuliegen, während alle zumal größeren, durch Vermittlung von Commissionen zu verhandelnden Gegenstände diesen zur Bearbeitung zuzuweisen sind. Solche Commissionen werden von der Direction ernannt; sie haben über die Berathungsgegenstände einen Entwurf auszuarbeiten und der Direction so zeitig zu übergeben, daß er sich wenigstens Tags vor dem Vortrage in den Händen aller Abgeordneten befinde.

Ueber die Ausführung der Vereinsbeschlüsse wachen die Mitglieder gegenseitig. Die Eisenbahn-Verwaltungen sind zu diesem Behufe in 8 Rayons eingetheilt; — für jeden Rayon wird durch die General-Versammlung alljährlich eine Verwaltung (der Reihe nach

alternirend) beauftragt, sich von der Ausführung der Beschlüsse zu überzeugen. Diese Verwaltung ist berechtigt, von den anderen Theilnehmern ihres Bezirkes vollständige Aufschlüsse und Erläuterungen über etwaige Abweichungen von den genehmigten Beschlüssen und die Gründe der unterbliebenen Vollziehung entgegenzunehmen. Auch hat sie die Ausführung auf geeignete Weise zu vermitteln zu suchen, falls die Gründe der Unterlassung unzulänglich erscheinen oder ihre Anfrage darüber gar nicht beantwortet oder ohne Motivirung verneint worden ist, und, wenn ihr diese Vermittlung nicht gelingt, hiervon die geschäftsführende Direction behufs Berichterstattung an die General-Versammlung in Kenntniß zu sezen. Der General-Versammlung bleibt der weitere Beschluß in dieser Angelegenheit überlassen.

Zur Bestreitung der Kosten für Vereins-Angelegenheiten dient eine von der Direction verwaltete Casse, welche, so oft es das Bedürfniß erfordert, aus Beiträgen der Mitglieder dergestalt gebildet wird, daß jede Verwaltung 2 Thaler pro Meile der ganzen Länge ihrer, obgleich noch unvollendeten Bahn (Bruchtheile für eine volle Meile gerechnet), — keine jedoch unter 20 oder über 80 Thaler einzahlt. Hieraus werden insbesondere alle der Direction durch die Geschäftsführung erwachsenden Auslagen und die Kosten der Vertretung der Direction in den General-Versammlungen für 2 Abgeordnete bestritten.

Der Rücktritt aus dem Vereine steht jeder Verwaltung frei, jedoch nur in den 4 Terminen: 1. Jänner, 1. April, 1. Juli und 1. October, nachdem die Anzeige davon 6 Monate vorher der Direction gemacht worden ist, welche die übrigen Mitglieder sogleich zu benachrichtigen hat.

Auf das von dem Vereine publicirte „Reglement für den Güterverkehr" (wirksam seit 1. December 1856) und „Reglement für die Personen-, Gepäk-, Equipagen-, Pferde- und Vieh-Beförderung" werden wir später mehrmals zurükkommen [1]).

§. 23.

Erlöschung der Eisenbahn-Concession.

Die Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn erlischt:

I. wenn der Termin nicht zugehalten wird, welchen die Regierung für die Vollendung der Eisenbahn oder einzelner

[1]) Wegen der Postporto-Befreiung in Vereinsangelegenheiten s. oben §. 4.

Bahnstreken so wie für die Eröffnung des Betriebes in der Privilegiums-Urkunde ausdrüklich vorgeschrieben hat, und wenn nicht eine Nachsicht dieses Versäumnisses aus besonders rüksichtswürdigen Gründen z. B. wegen Eintretens unabwendbarer und unvorhergesehener Ereignisse ertheilt wird. Die Staatsverwaltung kann in solchen Fällen entweder den Bau der Eisenbahn auf eigene Kosten vollführen oder die Concession dazu einem anderen Unternehmer ertheilen. Dem früheren Concessionär bleibt zwar das Eigenthum an Grundstüken, Gebäuden u. s. w.; doch ist die Expropriation desselben unter den gesezlichen Bedingungen nicht ausgeschlossen [1]).

II. Mit dem Ablaufe der Zeit, für welche sie ertheilt worden ist (s. oben §. 3). In diesem Falle übergeht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grund und Boden sowie an den dazu gehörigen Bauwerken sogleich ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat, welchem die Bahn sammt Zugehör im brauchbaren Stande übergeben werden muß. Den landesfürstlichen Behörden ist daher zur Pflicht gemacht, darüber zu wachen, daß in den lezten 5 Jahren der Privilegiumsdauer die erforderlichen Herstellungen sogleich vorgenommen werden, und sind hiezu die Concessionäre nöthigenfalls durch geeignete Zwangsmittel anzuhalten. Dagegen bleibt dem bisherigen Unternehmer das Eigenthum an allen ausschließlich zum Transporte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten [2]).

Neuere Privilegien haben für diesen Fall der Erlöschung der Concession näher bestimmt, wie es mit den einzelnen Gegenständen des Gesellschaftsvermögens zu halten sein wird. So z. B. hat der Artikel 15 der Concessions-Urkunde ddto. 1. Jänner 1855 für die k. k. priv. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft festgesezt, daß der Staat sogleich in den Genuß des Grund und Bodens, der Kunst- und Erdarbeiten, des ganzen Unter- und Oberbaues der Eisenbahnen und des sämmtlichen unbeweglichen Zugehörs, als: Bahnhöfe, Auf- und Abladepläze, Gebäude an Abfahrts- und Ankunftsplätzen, Wacht- und Aufsichtshäuser sammt allen Einrichtungsstüken, stehenden Maschinen und überhaupt aller anderen unbeweglichen Sachen trete, daß hingegen an ihn die beweglichen Sachen (Locomotive, Eisenbahn- und Strassenwagen, bewegliche Maschinen, Werkzeuge, Vorräthe an Brennstoffen und sonstigen Materialien aller Art) um den mit der Gesellschaft vereinbarten oder auf Verlangen eines Theiles durch Sachverständige zu ermittelnden Schäzungswerth übergehen sollen, daß end-

[1]) §. 11 E. V. Concess.-Ges. vom 14. September 1854.
[2]) Ebd. §§. 8 und 11.

lich das Eigenthum der besonderen Gebäude, zu deren Erbauung die Regierung mit dem ausdrüklichen Beisaze, daß sie kein Zubehör der Eisenbahn bilden, ermächtigt, z. B. Koaksöfen, Gießereien, Fabriken von Maschinen und anderen Geräthen, Speicher, Doks u. s. w. der Gesellschaft bleibe [1]).

Mehrere andere Privilegien aber [2]) haben zwar in Betreff des unbeweglichen Vermögens gleichartige Bestimmungen aufgenommen, dagegen hinsichtlich der beweglichen Sachen (Locomotive, Wagen u. s. w.) festgesezt, daß eine solche Quantität derselben, beziehungsweise Werthsumme, welche der im Anlagecapitale enthaltenen ersten Betriebseinrichtung entspricht, unentgeltlich und die übrigen Sachen um den übereingekommenen oder auf Verlangen eines Theiles durch Sachverständige (im gerichtsordnungsmäßigen Wege) ermittelten Schäzungswerth an den Staat zu übergehen haben. Wieder anders lautet der hinsichtlich der Eisenbahn Mohács—Fünfkirchen zwischen der Staatsverwaltung und der priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft abgeschlossene Vertrag ddto. 20. Juli 1853, demgemäß beim Ablaufe der Concessionsdauer an den Staat die Bahn sammt Gebäuden und sonstigen Zugehörungen im vollkommen guten Bauzustande ohne Entschädigung für Meliorationen, Nachtragsbauführungen u. dgl. übergehen, und die Gesellschaft sich die Ablösung der von ihr angeschafften, zum Fundus instructus gehörigen brauchbaren Locomotive, Tender, Wagen und Schneepflüge sowie der vorhandenen verwendbaren Werkstätte-Einrichtungen und Materialvorräthe (leztere jedoch bloß, wenn sie das einjährige Bedürfniß der Bahn nicht überschreiten) nach ihrem wahren Werthe zur Zeit der Uebergabe an den Staat gefallen lassen muß. Sollte nun über den Werth eine gütliche Einigung nicht zu Stande kommen, so hätte die Gesellschaft mittels einer auf ihre Kosten zu veranlassenden gerichtsordnungsmässigen Schäzung den Beweis über den Werth der fraglichen Betriebsmittel und Materialvorräthe herzustellen.

Dagegen ist hinsichtlich der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn (§. 51

[1]) In Betreff der Eisenbahn Wien—Raab—Neu-Szöny aber, welche derselben Actiengesellschaft gehört, hat der §. 8 des Privilegiums ddto 28. April 1856 gleichlautend mit dem oben mitgetheilten §. 8 des E. B.-Concess.-Ges. bestimmt.

[2]) S. Privilegium der K. Elisabeth-Bahn ddto. 8. März 1856, — der süd-nordbeutschen Verbindungsbahn ddto. 15. Juni 1856, — der Theiß-Eisenbahn ddto. 10. November 1856, — der galizischen Karl Ludwigs-Bahn ddto. 3. März 1857 — der böhmischen Westbahn ddto. 8. September 1859.

Conceſſ.-Urk. ddto. 30. November 1858) beſtimmt worden, daß der Staat nach Ablauf des Privilegiums unentgeltlich in den Beſiz nicht nur der Bahnen und ihres unbeweglichen Zugehörs, ſondern auch der ſämmtlichen beweglichen Zugehörungen, als: Locomotive, Waggons, Waſſer- und ſonſtige Wagen, Werkzeuge, Brennſtoff- und andere Vorräthe, dann der zur Erhaltung oder Verbeſſerung der Eiſenbahnen ausgeführten beweglichen und unbeweglichen Zugehörungen trete, daß aber die von der Geſellſchaft angelegten Fabriken und Werkſtätten dem Staate nicht anheimfallen.

Das ältere Conceſſions-Geſez (1838) hatte die nächſten Folgen des Ablaufes der Privilegiumsdauer gleichlautend mit den oben mitgetheilten Worten des neueren Geſezes (1854) bezeichnet; es enthielt aber zugleich die Zuſicherung, daß die Staatsverwaltung dort, wo der Unternehmer ohne ſeine Schuld einen zureichenden Erſaz für die Bauauslagen nicht erlangt haben ſollte, hierauf billige Rükſicht nehmen und ſich geneigt zeigen werde, demſelben Unternehmer nach Maßgabe des erlittenen Verluſtes den Betrieb der Bahn noch durch einige Zeit zu geſtatten. Unter Berufung auf dieſes Geſez erklärt das Privilegium ddto. 19. September 1857 für die Reichenberg-Zittauer Eiſenbahn, daß die Regierung, wenn das auf die öſterreichiſche Bahnſtreke verwendete Anlagecapital ſammt 4% jährlichen Zinſen während der Conceſſionsdauer von 50 Jahren nicht hereingebracht ſein ſollte, den ungeſchmälerten Betrieb den Unternehmern noch auf ſo lange überlaſſen werde, bis nebſt der gedachten Verzinſung der Erſaz jenes Capitals erfolgt ſein wird.

Das Privilegium der Kaiſer-Ferdinands-Nordbahn ddto. 4. März 1836 endlich beſtimmt, daß der Conceſſionär nach Ablauf der Privilegialjahre (1886) mit den Real- und Mobilar-Zugehörungen der erloſchenen Unternehmung als Eigenthümer frei ſchalten und über die Ablöſung derſelben mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten kann, und daß, wenn er ſelbſt oder die Abnehmer jener Zugehörungen ſich zur Fortſezung jener Unternehmung melden ſollten, und dieſe ſich als nüzlich bewährt hätte, die Staatsverwaltung keinen Anſtand nehmen werde, ſich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulaſſen.

III. durch Einlöſung von Seite des Staates. Die Regierung hat ſich nämlich in mehreren Conceſſions-Urkunden ausdrüklich das Recht vorbehalten, die Conceſſion nach einer beſtimmten Anzahl von Jahren (noch vor Ablauf der Privilegiumsdauer) einzulöſen, und zwar: nach 30 Jahren die Conceſſionen der k. k. priv. öſterreichiſchen

Staatseisenbahn-Gesellschaft [1]), der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der Theiß-, der galizischen Karl Ludwigs-, der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen, und der böhmischen West-Bahn, — nach 25 Jahren die Concession der Reichenberg-Zittauer Eisenbahn, — nach 12 Jahren die Concession der Aussig-Teplizer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Wie nun der Preis der Einlösung im Falle der Geltendmachung des erwähnten Rechtes zu bestimmen, ist in den betreffenden Privilegien näher angegeben worden. So z. B. soll nach der Urkunde ddto. 1. Jänner 1855 das Eigenthum der priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft an den Staat gerade wie beim Ablaufe der Privilegiumszeit übergehen, und zur Bestimmung des Einlösungspreises der jährliche Reinertrag der Unternehmung während der nächstvorausgegangenen 7 Jahre erhoben, hiervon der Reinertrag der zwei ungünstigsten Jahre abgeschlagen, der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 5 Jahre in Gold- oder Silbermünze berechnet, und dieser Durchschnittsbetrag als Jahresrente in halbjährigen Raten an die Gesellschaft bis zum Ablaufe der ursprünglichen Concessionsperiode in Gold- oder Silbermünze bezahlt werden. Doch kann die Jahresrente in keinem Falle niedriger sein, als der Reinertrag des lezten Jahres. Dagegen müßte, wenn dem Staate noch aus Anlaß der Zinsengarantie ein Rükersaz zu leisten ist, dieser Betrag von jenen Summen abgerechnet werden, welche der Gesellschaft wie im Falle des Ablaufs der Concessionsdauer für die an den Staat übergehenden beweglichen Sachen (s. oben II.) gebühren.

IV. Durch Auflösung des Actien-Vereins. Nähere Bestimmungen darüber sind in den betreffenden Gesellschafts-Statuten enthalten. Auch einige Concessions-Urkunden (nämlich: der Theiß-, der galizischen Karl Ludwigs- und der böhmischen West-Bahn) erwähnen dieses Falles ausdrüklich und wollen für ihn das gelten lassen, was hinsichtlich der Einlösung der Concession durch den Staat (s. III.) festgesezt wurde; dagegen soll die Staatsverwaltung bei der Auflösung der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft dasselbe Recht, wie beim Ablaufe der Privilegiumsdauer (s. II.) haben.

V. Vermöge des Concessions-Gesezes vom Jahre 1838 soll das Eisenbahn-Privilegium wegen Nichtbefolgung oder Verletzung der in die Concession aufgenommenen Bedingungen nach vorausgegangener fruchtloser Warnung und Ahndung erlöschen, das

[1]) Dieß gilt auch von der Eisenbahn Wien—Raab—Neu-Szöny (§. 9. Privil. ddto. 28. April 1856).

Eigenthum aber an der Bahn, an Gebäuden u. s. w. an den Staat, gleich wie beim Ablaufe der Concessionsperiode, übergehen (s. oben II). Wir finden dieß auch in mehreren Privilegien besonders ausgesprochen, z. B. in jenen der Wolfsegg-Traunthaler-, der Brünn-Rossicer Eisenbahn. Dagegen hat das neue Concessions-Gesez vom Jahre 1854 dem Ministerinm für den Fall, wenn ungeachtet wiederholter Ermahnung die behördlichen Anordnungen nicht befolgt oder wesentlichen Bestimmungen der Privilegiums-Urkunde oder der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung zuwider gehandelt würde, das Recht die Sequestration im administrativen Wege (mit Ausschluß des Rechtsweges) anzuordnen vorbehalten. Auch ist diese Behörde, nach §. 85 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851, ermächtigt dort, wo die Bahn- oder Betriebsmittel in einen solchen Zustand gekommen sind, daß die Sicherheit der Benüzung gefährdet erscheint, den Betrieb auf der ganzen Bahn oder auf einzelnen Bahnstreken einzustellen, und nöthigenfalls auf Kosten der Concessionäre die Herstellung von Seite des Staates zu veranlassen. Allein die in der neueren Zeit ausgefertigten Privilegien (mit Ausnahme jenes für die privil. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft ddto. 1. Jänner 1855) haben der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, die Concession für erloschen zu erklären, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnungen wiederholte Verlezungen oder Nichtbefolgungen der in ihr oder in den Gesezen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollten.

Einige dieser Privilegien (z. B. der Kaiserin Elisabeth-, der südnorddeutschen Verbindungs-, der Theiß-Bahn u. a.) haben für denselben Fall alternativ die gesezlichen, namentlich die dem Concessions-Gesezе vom 14. September 1854 entsprechenden Maßregeln angedroht. Und die Concession der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn berechtigt die Staatsverwaltung, wenn irgend eine Verpflichtung nicht erfüllt wird, die erforderlichen Verfügungen im Sinne des Gesezes vom 14. September 1854 zu treffen und außerdem nöthigenfalls die entsprechende Abhilfe auf Kosten der Gesellschaft anzuordnen.

Zweiter Abschnitt.

Anlegung und Erhaltung der Eisenbahnen.

§. 24.

Grundeinlösung.

Wenn Jemand eine Eisenbahn lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf fremden Grund und Boden anlegen will, so hat er die Zustimmung des Grundeigenthümers einzuholen und sie schon beim Ansuchen um den Bauconsens der politischen Behörde auszuweisen. Die Erwerbung der zur Eisenbahn zu verwendenden Grundstüke und Gebäude geschieht im Wege des freien Uebereinkommens und ist nach den allgemeinen bürgerlichen Gesezen zu beurtheilen. Von der zwangsweisen Enteignung ist hier keine Rede.

Aber auch der Unternehmer einer zum Bergbaue gewidmeten oder einer als öffentliches Transportmittel bestimmten Eisenbahn, für welche das Expropriationsrecht gesezlich zugestanden wird, soll vor der Ausübung dieses Rechtes ein gütliches Uebereinkommen wegen der Erwerbung des Grundes und der dafür zu leistenden Entschädigung versuchen. Auch können Seitenbahnen, welche der Concessionär zur Herbeischaffung von Baumaterialien bis zur Vollendung der concessionirten Eisenbahn auf fremden Grunde zu errichten beabsichtigt, nicht ohne Zustimmung des betreffenden Eigenthümers angelegt werden [1]). Selbstverständlich gilt das Gesagte überhaupt sowohl von einer bloß zeitlichen Benüzung fremder Sachen, die der Eisenbahn-Unternehmer in Anspruch nimmt, gleichwie von der bleibenden Abtretung des Besizes, und es kommen eben wieder die allgemeinen Normen des bürgerlichen Rechtes über Veräußerungen von Sachen zur Anwendung.

---

[1]) S. §§. 1 und 9 E. B.-Concess.-Ges. vom 14. September 1854. — §§. 10 und 131 allgem. Berg-Ges. vom 23. Mai 1854.

§. 25.

Expropriation:

a) Zu Bergwerks-Eisenbahnen.

Die von der competenten Bergbehörde verliehene Berechtigung zum Bergbaue schließt kraft Gesezes nebst anderen auch das Befugniß in sich, Wege, Brüken und Eisenbahnen zum Ab- und Zugange für Menschen und Thiere und zur Zu- und Ablieferung der Erfordernisse und Erzeugnisse des Bergwerks anzulegen. Der Besizer des lezteren muß jedoch bei der Statthalterei die Bewilligung zum Baue einholen (§. 1) und nach erfolgter Herstellung die Anzeige an die Berghauptmannschaft erstatten [1]).

Gleichwie nun die Gesezgebung im Interesse der thunlichsten Beförderung der für das allgemeine Wohl sehr wichtigen Montanindustrie die Zulässigkeit einer zwangsweisen Enteignung der zum Bergbaue nothwendigen Grundstüke überhaupt anerkannt, und mit Hinweisung auf den §. 365 a. b. G. B. [2]) jeden Grundeigenthümer zur Abtretung gegen angemessene Schadloshaltung verpflichtet hat, so kann die Expropriation insbesondere auch für die Anlegung einer Bergwerks-Eisenbahn gefordert werden [3]). Nur an solchen Orten, wo vermöge des §. 17 des allgemeinen Berggesezes [4]) Schürfungen von der be-

---

[1]) S. §§. 131, lit. d und 133 allgem. Berg.-Ges. Die Anzeige des vollführten Baues hat zur Folge, daß die Bergbehörde denselben in ihrem Vormerkbuche über Verleihungen gehörig vorschreibe (§. 81 der Vollzugs-Vorschrift ddto. 25. September 1854).

[2]) Der §. 365 a. b. G. B. lautet: „Wenn es das allgemeine Beste erheischt, muß „ein Mitglied des Staates gegen eine angemessene Schadloshaltung selbst das „vollständige Eigenthum einer Sache abtreten".

[3]) S. Verordg. der Ministerien des Innern, der Justiz und der Finanzen vom 1. November 1859 (R. G. Bl. Nr. 200).

[4]) Der §. 17 a. Berg-Ges. lautet: „An folgenden Orten ist das Schürfen ohne „Zustimmung des Grundeigenthümers nicht gestattet: a) innerhalb der „Wohn-, Wirthschafts- oder anderer Gebäude, b) in geschlossenen Hofräumen, „c) in eingefriedeten Haus-, Zier- und anderen Gärten, sowie in Friedhöfen „(Gottesäkern) und in den mit Mauern umgebenen Fluren, d) in Entfernung „von weniger als 20 Klaftern um das in a) und b) bezeichnete Eigenthum. „Zu Schürfungen auf öffentlichen Straßen und Eisenbahnen, an Wasserschuz-„bauten, innerhalb des Rayons einer Festung und der durch besondere Vor-„schriften bestimmten Entfernung von derselben, dann an den Reichs- und Landes-„grenzen ist die Genehmigung der zuständigen Verwaltungsbehörde erforderlich". Unter der Bestimmung dieses §. 17, lit. c sind auch ordentliche d. h. ihren Zweken entsprechend eingefriedete Thiergärten begriffen, in welchen das

sonderen Zustimmung des Besizers oder der Verwaltungsbehörde abhängig sind, kann der Bergbau-Unternehmer die Grundüberlassung nicht im Expropriationswege fordern. Uebrigens kann zu einer bloß vorübergehenden Benüzung für den Bergbau nur die zeitliche Ueberlassung des Grundes begehrt werden, während anderseits der Eigenthümer desselben bei der Entziehung zu einer bleibenden Verwendung berechtigt ist, auf die gänzliche Eigenthumsabtretung zu dringen [1]). Jedenfalls soll aber der Eigenthümer vorher von dem Bergwerksbesizer dieserwegen begrüßt und zu einem gütlichen Uebereinkommen veranlaßt werden [2]).

Wenn nun die Betheiligten sich über die Grundüberlassung oder über die dafür zu leistende Entschädigung nicht vereinigen, hat die politische Landesstelle, bei welcher die Bewilligung zum Eisenbahnbaue angesucht wird, zugleich die Expropriationsfrage auf Grundlage des Gutachtens von Eisenbahn- und Bergbau-Sachverständigen nach den §§. 101 und 103 des allgemeinen Berggesezes zu entscheiden. Die zu diesem Behufe an Ort und Stelle zu pflegenden Erhebungen, zu denen der Bergbau-Unternehmer und der Grundbesizer vorzuladen sind, und das zu protocollirende Gutachten der Sachverständigen sollen klar machen, ob das montanistische Unternehmen an sich von der Art ist, daß eine zwangsweise Enteignung im Geiste des Gesezes gerechtfertigt erscheint, — ob die verlangte Grundüberlassung wirklich nothwendig oder ob das Project des Bergwerksbesizers nicht in anderer Weise oder an einem anderen Orte ausführbar wäre, so daß hiezu eine minder fruchtbare oder werthvolle oder eine für die Landwirthschaft entbehrlichere Grundfläche genügte, — in welcher Ausdehnung der Grund und Boden zum Zweke des Bergbaues überlassen werden muß und ob derselbe nicht nach einiger Zeit dem bisherigen Eigenthümer wieder zurükgestellt werden kann, — welchen Werth das zu expropriirende Grundstük mit Rüksicht auf dessen kürzere oder längere

---

Schürfen von der Einwilligung des Grundeigenthümers und des Jagdberechtigten abhängt (Verordg. der Minist. des Innern und der Finanzen ddto. 19. April 1859, R. G. Bl. Nr. 95).

[1]) S. §. 109 a. Berg-Ges. Dieses Begehren kann der Grundbesizer auch dann noch stellen, wenn sich erst in der Folge zeigt, daß eine anfangs bloß für vorübergehend gehaltene Benüzung in eine bleibende Verwendung übergeht.

[2]) S. §. 68 der Vollzugs-Vorschrift ddto. 25. September 1854. Die Bergbehörden selbst haben die Bergbau-Unternehmer auf die oben erwähnte Verpflichtung in jedem vorkommenden Falle aufmerksam zu machen und ihrerseits auf das Zustandekommen eines freien Einverständnisses hinzuwirken.

Benüzung, auf die mögliche Zurükversezung in den vorigen Culturs-stand und auf den hiezu nothwendigen Kostenaufwand habe. Auch müssen die etwa obwaltenden öffentlichen Rükſichten und die politiſchen Geſeze über Grundzerſtükungen wohl erwogen werden. Die Entſcheidung der Landesſtelle aber hat ſowohl die Verbindlichkeit zur Abtretung des Grundſtükes oder zur Geſtattung der zeitweiligen Benüzung desſelben als auch die Art und Größe der hiefür zu leiſtenden Entſchädigung zu beſtimmen. Doch iſt damit der Streit nicht endgiltig entſchieden. Denn beiden Parteien bleibt der ordentliche Rechtsweg vorbehalten, inſoferne ſie mit dem Entſchädigungsausſpruche der politiſchen Behörde nicht zufrieden ſind. Das Civilgericht [1]) kann aber nur über die Entſchädigung, nicht auch über die Zuläſſigkeit, Nothwendigkeit und den Umfang der Expropriation erkennen. Auch iſt der Bergbau-Unternehmer, ungeachtet des noch ſchwebenden Rechtsſtreites, auf die Ueberlaſſung des Grundes ſogleich zu bringen berechtigt, wenn er den in der Adminiſtrativentſcheidung beſtimmten Ablöſungsbetrag bei Gericht erlegt oder die jährlich zu leiſtende Entſchädigung pupillarmäßig ſicherſtellt.

§. 26.

b) Zu öffentlichen Eiſenbahnen.

Jene Eiſenbahn-Privilegien, welche vor der Erlaſſung eines allgemeinen Conceſſionsgeſezes verliehen wurden, beſtimmten, daß der Bau der Bahn bei ſeiner Ausführung zwar nach den für öffentliche Straßen beſtehenden Geſezen behandelt werden, der Unternehmer jedoch, bevor zur Abſchäzung der Grundſtüke und Gebäude geſchritten wird, eine gütliche Ausgleichung mit dem Eigenthümer verſuchen ſoll [2]).

Das Conceſſionsgeſez vom Jahre 1838 ſtellte einer jeden als gemeinnüzig erkannten Eiſenbahn-Unternehmung das Recht der Expropriation in Gemäßheit des §. 365 a. b. G. B. [3]) in Ausſicht, und als bald darnach Eiſenbahnen auf Rechnung des Staates ſelbſt erbaut werden ſollten, folgten ausführliche Inſtructionen für das

[1]) Competent iſt derjenige Gerichtshof erſter Inſtanz (Landes-, Kreis-, Comitats-Gericht, Provincial-Tribunal), welchem die montaniſtiſche Jurisdiction für das betreffende Gebiet zuſteht.

[2]) S. Privilegium ddto. 7. September 1824, §. 3 für die Eiſenbahn Linz—Budweis, — ddto. 18. Juni 1832, §. 3 für E. B. Linz—Gmunden, — ddto. 4. März 1836, §. 3 für die K. Ferdinands-Nordbahn.

[3]) S. die Note [2]) auf S. 88.

Verfahren bei Grundeinlösungen im Wege der Expropriation [1]). Gegenwärtig haben zwar diese Vorschriften, da Staatseisenbahnen nicht gebaut werden, keine unmittelbare practische Bedeutung, aber immerhin sollten die daselbst aufgestellten Grundsäze bei der Ausführung des den Privatunternehmern eingeräumten Expropriationsrechtes um so mehr berükfichtiget und, soweit die Analogie dafür spricht, angewendet werden, als es an Einzelnbestimmungen für diese Fälle fast gänzlich mangelt.

Nach dem heute geltenden Concessionssysteme vom Jahre 1854 wird das Recht der Expropriation einem Eisenbahn-Unternehmer besonders und ausdrüklich verliehen, wenn die Regierung das Unternehmen als gemeinnüzig erkennt. Demnach kann jeder Eigenthümer im Interesse der projectirten, zu einem öffentlichen Transportmittel bestimmten Eisenbahn zur gänzlichen und bleibenden Abtretung oder zur Duldung der zeitlichen Benüzung seiner Liegenschaften (z. B. zur Gewinnung von Schotter) gegen angemessene Schadloshaltung verhalten werden [2]). Allein diese Verpflichtung der Grundbesizer soll nur auf jene Räume beschränkt bleiben, welche zur Ausführung der Eisenbahn Unternehmung unumgänglich nothwendig sind; sie kann namentlich nicht auf jene Seitenbahnen ausgedehnt werden, welche Behufs des Baues der concessionirten Eisenbahn zur Herbeischaffung der Baumaterialien errichtet werden sollen [3]).

Uebrigens muß der Concessionär vorerst ein gütliches Uebereinkommen wegen der Erwerbung des Grundes und des hiefür zu zahlenden Entgeltes versuchen, und nachdem dieser Versuch mißlungen, ein förmliches Erkenntniß über das Maß der Nothwendigkeit des begehrten fremden Gutes für die Ausführung des Bahn-

---

[1]) S. insbesondere die Instruction ddto. 6. September 1842 (J. G. S. neue F. Nr. 654), — für Tirol und Vorarlberg die Verordg. der Minist. des Innern, der Justiz und des Handels ddto. 8. December 1855 (R. G. Bl. Nr. 213).

[2]) Laut einer (im Vdgsblatte des Handels-Minist. 1851 Nr. 32 mitgetheilten) Entscheidung des Ministeriums des Innern mußten die Grundherren in Ungarn sich in jenen Fällen, wo ihr Schank-Regale mit der Errichtung von Restaurationen auf den Stationen der südöstlichen Staatseisenbahn collidirte, die Expropriation dieses Rechtes gegen vollständige Entschädigung mittels einer für die Zeit, als das Regale in der früheren Modalität fortdauerte, zu entrichtenden Jahresrente gefallen lassen.

[3]) Die a. h. Entschließung vom 5. (Hofkanzlei-Dec. vom 10.) Februar 1834 befahl den l. f. Behörden „darauf zu halten, daß in das Privateigenthum gegen „den Willen des Eigenthümers nicht eingegriffen werde, wenn nicht erwiesene „öffentliche Rükfichten es nothwendig machen."

projects erwirken. In erster Instanz entscheidet hierüber die Statthalterei oder Landesregierung des Kronlandes, in welchem die Realität liegt, und im weiteren Instanzenzuge das Ministerium des Innern. Ist dieses Erkenntniß, welches die Entschädigungsfrage nicht berührt, in Rechtskraft erwachsen, so hat der Concessionär bei der Real-Instanz [3]) die gerichtliche Schäzung des zu expropriirenden Grundes zu erwirken. In formeller Beziehung zeigen sich hier nicht leicht Schwierigkeiten, wenn man an dem festhält, was die Proceßgeseze über den gerichtlichen Kunstbefund im Streitverfahren anordnen [4]); aber umso wünschenswerther erscheint eine authentische Erklärung des Ausdruks „angemessene Schadloshaltung" (§. 365 a. B. G. B.), welcher den Umfang dessen, was dem Eigenthümer des expropriirten Gutes gebührt, nicht zweifellos bestimmt, und daher von unseren Juristen verschieden gedeutet wird. Und doch sollten die vom Gerichte vernommenen Kunstverständigen klar und deutlich wissen, was sie bei der Schäzung zu berüksichtigen haben [5]). Da es sich im Falle der Ausübung des Expropriationsrechtes der Eisenbahn-Unternehmung

---

[3]) Real-Instanz ist dasjenige Gericht, in dessen Sprengel die unbewegliche Sache gelegen ist, und zwar: a) in Dalmatien und den venetianischen Provinzen (§. 49 Jurisd.-Normen ddto. 20. November 1852 R. G. Bl. Nrn. 259 und 261) für Realitäten im Umkreise der Stadt, wo ein Provincial-Tribunal seinen Siz hat, dieses Tribunal, für andere Güter die Prätur, in deren Bezirke sie liegen; b) in Ungarn, Croatien, Slavonien, Woiwodschaft Serbien und Siebenbürgen (§. 48 Jurisd.-N. ddto. 16. Februar und 3. Juli 1853, R. G. Bl. Nr. 30 und 129) für adelige Güter, mit deren Besize bis zum J. 1848 die Ausübung der Gerichtsbarkeit verbunden war, und für Realitäten im Gebiete des Ortes, wo ein Gerichtshof I. Instanz seinen Siz hat, dieser Gerichtshof, für andere unbewegliche Güter das Bezirks-, bez. Stuhlgericht; c) in Böhmen, Mähren, Schlesien, Österreich unter und ob der Enns, Steiermark, Kärnthen und Krain (a. h. Entschl. vom 11. März 1860, R. G. Bl. Nr. 67) dasjenige Gericht, welchem die Führung des öffentlichen Buches über ein unbewegliches Gut übertragen ist; d) in den übrigen Kronländern (§. 50 Jurisd.-N. ddto. 20. November 1852, R. G. Bl. Nr. 251) für landtäfliche Güter der Gerichtshof, in dessen Sprengel sich das Gut befindet, für unbewegliche Güter im Umkreise einer Stadt, in welcher ein Landes- oder Kreisgericht seinen Siz hat, dieser Gerichtshof, und für andere Realitäten das Bezirksgericht, dessen Sprengel sie umfaßt.

[4]) Vgl. XVII. Capitel der allgemeinen, der westgalizischen und der tirolischen Gerichts-Ordnung; — X. Hauptstük der provis. Civil-Proceßordnung für Siebenbürgen, für Ungarn, Croatien u. s. w.

[5]) S. u. A. Prof. M. v. Stubenrauch's Abhandlung: Zur Lehre von der Expropriation (österr. Vierteljahrsschrift f. Rechts- und Staatsw. III. Bd., S. 159).

nicht darum handelt, daß ein widerrechtlich zugefügter Schaden wieder gutgemacht werde, so kann u. E. die mittels der gerichtlichen Schäzung auszusprechende Summe, welche als „angemessene Schadloshaltung" der Expropriant zahlen soll, und namentlich die Frage, ob bloß der eigentliche Schaden (damnum emergens) oder auch der Entgang des Gewinns (lucrum cessans) zu vergüten sei, nicht nach den im XXX. Hauptstüke des allgemeinen bürgerlichen Gesezbuches aufgestellten Grundsäzen beurtheilt werden. Vielmehr handelt es sich um eine rechtmäßige, jedoch nicht freiwillige Veräußerung, um einen Kauf oder um bestandweise Ueberlassung des Gebrauchs der Sache (§§. 1053, 1090 a. b. G. B.) und deßhalb liegt wohl die Aufgabe des gerichtlichen Schäzungsactes darin, jenen Preis im Gelde zu ermitteln, welchen der Eigenthümer mit Rükficht auf alle hier obwaltenden Umstände für das expropriirte Gut im Wege der freiwilligen Veräußerung vernünftigerweise fordern und aller Wahrscheinlichkeit nach bekommen dürfte. Nur dann, wenn dieser Preis gezahlt wird, läßt sich erwarten, daß das Opfer, welches der Expropriant für „das allgemeine Beste" verlangt, dem Einzelnen nicht schwer falle, nicht weh thue. Hiernach könnte auch nicht beanständet werden, daß der Grundbesizer den höheren Werth begehrt, welcher dem Nuzen entspricht, den die Sache besonderer Verhältnisse wegen ihm gewährt, obgleich sie gewöhnlich und allgemein einen solchen Nuzen nicht leistet (§. 305 a. b. G. B.). Deßgleichen sollten die Schäzmänner den Umstand, daß durch die Abtrennung des Grundes der Werth der dem Eigenthümer bleibenden Parcelle vermindert wird, gehörig würdigen [1]), und selbst denjenigen künftigen Gewinn berükfichtigen, der aus der expropriirten Sache selbst mit Bestimmtheit erwartet werden kann.

Wenn der Concessionär den durch die Schäzung festgesezten Betrag an den Grundbesizer zahlt oder, falls die Zahlung wegen Verweigerung der Annahme oder aus anderen rechtlichen Ursachen nicht geschehen kann, bei der Real-Instanz erlegt, so erwirbt er das Eigenthum des expropriirten Grundes und darf am Baue der Bahn in dieser Rükficht nicht mehr gehindert werden [2]). Die politischen Behörden aber wurden, aus Anlaß eines vorgekommenen Falles, angewiesen, strenge darüber zu wachen, daß die Eisenbahn-Unternehmungen sich vor Eintritt der Rechtskraft des Expropri-

[1]) Vgl. §. 15 der Instruction über das Verfahren bei Grundeinlösungen für Staatseisenbahnen ddto. 6. September 1842 (J. G. S. neue F. Nr. 654).

[2]) S. §. 9 E. B.-Concess.-Ges. vom 14. September 1854.

ationserkenntnisses und vor dem Erlage des Schäzungswerthes keinen Eingriff in die zu expropriirenden Grundstüke erlauben [1]). Sollten hingegen bei der Schäzung nicht alle Vorschriften über den gerichtlichen Kunstbefund beobachtet worden sein, so bleibt dem Eigenthümer, der auf eine höhere Entschädigung Anspruch zu haben glaubt, in dieser Beziehung der Rechtsweg vorbehalten, ohne daß also die bereits von der politischen Behörde entschiedene Frage über die Nothwendigkeit und den Umfang der Grundabtretung neuerlich verhandelt und der Beurtheilung des Gerichtes unterzogen werden kann.

Noch muß bemerkt werden, daß die Expropriationsberechtigung in eben dem Maße, wie sie österreichischen Bahn-Unternehmern gesezlich zukömmt, vertragsmässig auch den königlichen Regierungen von Sachsen und Baiern in Ansehung jener Baulichkeiten und Erhaltungsarbeiten eingeräumt wurde, welche ihnen auf den Eisenbahnstreken von der Landesgrenze bis zum Bahnhofe von Bodenbach, beziehungsweise von Kufstein und Salzburg obliegen [2]).

Alle Urkunden, Schriften und Protocolle in den Verhandlungen wegen Expropriation sind bedingt gebühren- (stämpel-) frei, so lange nämlich von ihnen kein anderer Gebrauch als für die Durchführung der Expropriation gemacht wird. Hieher gehören namentlich auch Protocolle und Urkunden über die Abschäzung, über das Besizthum und über die Abtretung von Realitäten, die Erklärungen der Tabulargläubiger und anderer Interessenten, daß sie sich mit der Auszahlung der Ablösungssumme an den expropriirten Grundeigenthümer zufrieden stellen, Vergleiche, welche mit den Eigenthümern

---

[1]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 30. Jänner 1859 (Vdgbl. Nr. 11). Uebrigens ist mit dem erwähnten Ausspruche über die Expropriation die Wirksamkeit der Administrativ-Behörden regelmäßig geschlossen, und ein Einschreiten derselben behufs der etwa verweigerten Uebergabe des Grundstükes an den Exproprianten, vermöge der bürgerlichen Gesezе, weder nothwendig noch zuläßig. Denn der Leztere mag nunmehr, um in den rechtlichen Besiz der expropriirten Realität zu gelangen, bei dem competenten Civilgerichte die ordentliche Eintragung ins öffentliche Buch (Landtafel, Grundbuch u. dgl.) erwirken. Nur im Falle solcher Besizstörungen, gegen welche die politischen Behörden für die Erhaltung der öffentlichen Ruhe überhaupt zu sorgen haben, wäre ihr Einschreiten angezeigt, um jeden unerlaubten Vorgang, wodurch die Eisenbahn-Unternehmung in Ausübung ihrer Rechte beirrt oder gehindert würde, wirksam hintanzuhalten (Hofkanzlei-Dec. vom 30. April 1841).

[2]) S. Staatsvertrag ddto. 31. December 1850 mit Sachsen (R. G. Bl. 1851 Nr. 80), ddto. 21. Juni 1851 (R. G. Bl. 1852 Nr. 31) und 21. April 1856 (R. G. Bl. Nr. 100) mit Baiern.

über die Entschädigung geschlossen werden u. dgl. m. Uebrigens macht es hiebei keinen Unterschied, ob die Eisenbahn-Unternehmung im Wege der Expropriation die Erwerbung des Grundes zur eigenen Benüzung oder nur behufs der Demolirung der in der Bahnlinie gelegenen Gebäude beabsichtigt. Dagegen erstrekt sich die Gebührenfreiheit keineswegs auf Quittungen der Expropriirten über die ihnen geleistete Entschädigung und der Gläubiger über die ihnen bezahlten Forderungen [1]).

§. 27.

Ausführung des Eisenbahnbaues.

Abgesehen von der, schon beim Ansuchen um die a. h. Concession vorzunehmenden Prüfung des Eisenbahnprojectes von Seite der landesfürstlichen Behörden (§. 1), müssen dem k. k. Ministerium *vor der Ausführung* der concessionirten öffentlichen Eisenbahn *Detail-Pläne*, aus denen die Steigungen und Krümmungen des Schienenweges entnommen werden können, die Spur- und Geleisweite und das zulässige Maß der Bahnbreite zur Genehmigung vorgelegt werden. Dabei ist auf ein gleiches Maß der Spur- und Geleisweite bei allen Eisenbahnen hinzuwirken. Auch wurde in den Privilegien der neueren Zeit ausdrüklich den Concessionären einerseits zur Pflicht gemacht, die Grundflächen sowie die Erd- und Kunstarbeiten überhaupt oder wenigstens an jenen Stellen, wo die spätere Anlegung eines zweiten Geleises den Bahnbetrieb beeinträchtigen würde, wie z. B. bei Tunnels, bei Felsen-Einschnitten *sogleich für zwei Geleise* herzustellen, anderseits jedoch gestattet, so lange nur ein einziges Geleise zu halten, als der Rohertrag des Unternehmens eine gewisse Ziffer nicht erreicht [2]).

Beim Baue der Bahn und ihrer einzelnen Objecte müssen die *allgemeinen Bauvorschriften* und die dem Concessionär etwa ertheilten *besonderen Weisungen* genau erfüllt, namentlich die

---

[1]) S. Gebühren-Ges. vom 9. Februar und 2. August 1850, Tarif-Post 102, lit. f. — Vdgn. des Finanz-Minist. vom 14. Mai 1850 und 18. Juli 1854. In Betreff der für Vermögensübertragungen zu entrichtenden Percentual-Gebühr s. oben §. 13.

[2]) S. z. B. Privilegium der K. Elisabeth-Bahn (§. 3), der süd-norddeutschen Verbindungsbahn (§. 1), der Theißbahn (§. 9) u. a. Hingegen wurde den Concessionären der galizischen Karl Ludwigs-Bahn (§. 5 Privil. ddto. 3. März 1857) überlassen, bei der Project-Verfassung sogleich für ein zweites Geleise vorzudenken, jedenfalls aber sollen sie verpflichtet sein, ein solches anzulegen, wenn der einjährige Rohertrag die Ziffer von 250.000 fl. pr. Meile erreicht.

entsprechenden Vorsichtsmaßregeln gegen Feuersgefahr [1]) und andere Beschädigungen getroffen werden. Die Beschränkungen der Bauführung in der Nähe von Festungen, Citadellen, Forts u. dgl. sind in den, zufolge a. h. Entschließung vom 29. August 1859 bekannt gemachten „Directiven über den Rayon befestigter Pläze" enthalten [2]). Bei der Anlegung einer Eisenbahn in der Nähe schon bestehender Bergwerke muß eine solche Entfernung beobachtet werden, daß Haldenstürze den Bahnbetrieb in keiner Weise hindern oder stören; auch sollen Gebäude der Eisenbahn mindestens 20 Klafter, Stationsplätze 15, das Sohlenende eines Dammkörpers 3 und die Grundmauerwerke der Viaducte und Brüken 6 Klafter von Schächten, Stollen und andern oberirdischen Bergbauen entfernt bleiben [3]).

Wenn öffentliche Wege, Brüken, Stege oder sonstige Communicationsmittel durch den Bau der Eisenbahn ganz oder theilweise zerstört oder unfahrbar gemacht werden, ist der Concessionär verpflichtet, nach Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wiederherzustellen. Die Erhaltung der neu hergestellten Wege, Brüken u. dgl. obliegt zwar demjenigen, welcher die früheren (nun zerstörten oder unfahrbar gewordenen) Communicationsmittel im brauchbaren Stande zu erhalten hatte; doch kann er von dem Eisenbahn-Unternehmer den Ersaz eines verhältnißmäßigen Theils der Kosten insofern ansprechen, als dieselben durch den Bahnbau vergrößert worden sind. Wenn aber zur Herstellung der Communication besondere, früher nicht vorhanden gewesene Bauten z. B. an Brüken, Dämmen u. dgl. nothwendig geworden sind, so fällt den Concessionären nicht nur die erste Herstellung, sondern auch die künftige Erhaltung zur Last [4]).

Die vor den Bahnhöfen für die Aufstellung der Wagen nothwendigen Pläze sind als ein unmittelbarer Bestandtheil des Bahnhofes zu betrachten, daher auch die Herstellung und Erhaltung derselben den Bahnunternehmern obliegt. Dagegen sind Zufahrtsstraßen zu den Stationspläzen, welche das unmittelbare öffentliche Interesse anzulegen gebietet, auf Kosten der Straßendotation und jene, welche aus speciel-

---

[1]) Ueber die Strafbarkeit der Nichtbeobachtung der feuerpolizeilichen Vorschriften vgl. §§. 434—459 Civil-Strafges. vom 27. Mai 1852 und §§. 705—731 Militär-Strafges. vom 15. Jänner 1855.

[2]) S. Erl. der Ministerien des Innern und der Justiz und des Armee-Obercommando vom 21. December 1859 (R. G. Bl. 1860 Nr. 10).

[3]) S. Verordg. der Minist. des Innern, der Finanzen, der Justiz und des Handels vom 2. Jänner 1859, §. 1 (R. G. Bl. Nr. 25).

[4]) S. §. 10, lit. c E. B.-Concess.-Ges. vom 14. September 1854.

len Interessen einer einzelnen moralischen oder physischen Person nothwendig, für das Allgemeine jedoch gleichgiltig sind, auch nur von der betheiligten Person herzustellen und zu erhalten [1]).

An Stellen, wo die Eisenbahn über einen öffentlichen Weg, über eine Brüke oder über einen Damm geführt wird, ist nach jedesmaliger Anordnung der l. f. Behörde für eine der Sicherheit angemessene Einfriedung Sorge zu tragen, und der Concessionär hat sich wegen der Benüzung des Weges, der Brüke oder des Dammes gehörig abzufinden. Für eine ähnliche Absperrung ist auch dort zu sorgen, wo ein öffentlicher Weg über die Eisenbahn geht oder in dieselbe einästet, oder wo sonst aus öffentlichen Rükſichten nach der Weisung der competenten Behörde sich eine Absperrung der Bahn als nothwendig zeigt, z. B. auf den Stationsplätzen. Uebergänge über eine mit Dampfkraft befahrene Eisenbahn sind mit starken Barrieren in einer Entfernung von mindestens 12 Fuß von der Mitte des nächstliegenden Bahngeleises zu versehen [2]). Längs der Bahn sollen Abtheilungszeichen, die von den Bahnzügen aus deutlich zu erkennen, und an den Wechselpuncten der Gefälle sollen Zeichen, die das Verhältniß der Höhe zur Länge anzeigen, aufgestellt, auch müssen jene Streken, welche gar nie oder bloß zeitweise mit der größten Geschwindigkeit (§. 39) befahren werden dürfen, als solche durch unzweifelhafte, vom Zuge aus leicht sichtbare Signale bezeichnet werden [3]).

Die vernachlässigte Aufstellung oder Erhaltung der zur Verhütung von Schaden vorgeschriebenen Einfriedungen, Absperrschranken, Verbotstafeln und anderer Schuzmittel und Warnungszeichen ist als eine Uebertretung von den politischen Behörden zu untersuchen und mit strengem Arreste von 3 Tagen bis zu 3 oder selbst 6 Monaten zu bestrafen [4]).

---

[1]) Diese mit Hofkammer-Präsid.-Erl. ddto. 28. Februar 1845 bezüglich der Staatseisenbahnen getroffene Anordnung kann auch bei Privatbahnen zur Richtschnur dienen. Vgl. auch Erl. des Handels-Minist. vom 20. April 1852 und der General-Baudirection vom 28. Juli 1852 (Vdgsbl. Nrn. 33 und 68).

[2]) S. §. 10, lit. d E. B.-Concess.-Ges. vom 14. September 1854 und §. 41 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851. — Bei Wegüberseзungen dort, wo kein schweres Strassenfuhrwerk verkehrt, können Schuzschienen unterbleiben; dieselben sind nur an Wegüberseзungen über Post- und Commercialstrassen, die mit schwerem Fuhrwerke befahren werden, anzubringen (s. Vdgsbl. des Handels-Minist. 1851 Nr. 18).

[3]) S. §§. 44 und 45 E. B.-Betriebs-Ordg.

[4]) S. §. 433 Strafges. vom 27. Mai 1852 und kais. Verordg. vom 20 Juni 1858 (R. G. Bl. Nr. 88). Vgl. §. 704 des Militär-Strafges. vom 15. Jänner 1855.

Wenn durch Ausgrabungen oder Felsensprengungen interessante Mineralien und Petrefacte aufgefunden, oder geologisch merkwürdige Stellen bloßgelegt werden, ist die Anzeige an die k. k. geologische Reichsanstalt zu machen. Die von dieser abgesendeten Commissäre sollen bei Ausführung ihrer Untersuchungen thunlichst unterstützt, die nach ihrer Anweisung gesammelten Gegenstände so lange aufbewahrt werden, bis die genannte Anstalt selbst hierüber verfügt. Obgleich nun dieser Auftrag zunächst den beim Baue der Staatseisenbahnen verwendeten Ingenieuren ertheilt worden ist, so verdient er doch auch von Seite der Privat-Unternehmungen wegen des gemeinnüzigen Zwekes der geologischen Reichsanstalt, deren staats- und volkswirthschaftliche Bedeutung wohl nicht bezweifelt werden kann, volle Beachtung und Befolgung [1].

Nicht weniger ist eine angemessene Sorge für die bei Eisenbahnanlagen entdekten Baudenkmäler und archäologische oder numismatische Funde anzuempfehlen. In dieser Beziehung verweisen wir auf die Instruction der mit a. h. Entschl. vom 31. December 1850 genehmigten Centralcommission zur Erforschung und Erhaltung der Baudenkmäler [2], — auf die Instruction der Conservatoren, welche für einzelne Bezirke bestellt werden, dann auf die den k. k. Baubeamten gegebenen Weisungen, welche die thunlichste Förderung des erwähnten Zwekes zur Pflicht machen [3].

§. 28.

Anrainer der Eisenbahn.

Die Concessionäre sind gesezlich verpflichtet, solche Vorkehrungen zu treffen, daß die angrenzenden Grundstüke, Gebäude u. s. w. weder

[1] S. Erl. der General-Baudirection vom 16. Jänner 1851 (Vdgsbl. des Handels-Minist. Nr. 13). Vgl. den im Beilageheft zum allgem. Reichsgesezblatte (Nr. 4) enthaltenen a. u. Vortrag des Ministers für Landescultur und Bergwesen ddto. 22. October 1849, womit der Entwurf zur Bildung eines Reichsinstitutes für die geologische Durchforschung des Kaiserstaates unterbreitet wurde, — dann die Bekanntmachung desselben Ministers vom 1. December 1849 (R. G. Bl. 1850 Nr. 57).

[2] Diese Centralcommission war früher dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten und ist jezt dem k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht unmittelbar untergeordnet (Verordg. vom 20. October 1859, R. G. Bl. Nr. 193).

[3] Die Instruction für Conservatoren (genehmigt vom Handels-Ministerium am 24. Juni 1853) und die erwähnten Weisungen für die k. k. Baubeamten (erlassen am 20. Juni 1853) sind im Verordnungsblatte des genannten Ministeriums, Jahrg. 1853 Nr. 53 enthalten.

während des Baues der Eisenbahn noch in der Folge Schaden leiden; sie haften für allen durch die Anlegung des Schienenweges an öffentlichem oder Privatgute veranlaßten Schaden [1]).

Anderseits müssen aber die Anrainer sich aus Sicherheitsrükſichten manche Beschränkung in der Benüzung ihres Eigenthums gefallen lassen [2]). Sie dürfen in der Umgebung der Eisenbahn solche Anstalten nicht treffen und solche Herstellungen nicht ausführen, welche den Bestand der Bahn oder ihres Zugehörs oder die regelmäßige und sichere Benüzung derselben gefährden, oder welche eine Feuersbrunst herbeiführen könnten. Die freie Lagerung von leicht feuerfangenden Stoffen im Bereiche der Feuerlinie der Eisenbahn ist zu vermeiden; auch ist stets für den gehörigen Verschluß der an und für sich zwar feuersicheren, aber zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände dienenden Räume zu sorgen und die zur Einfuhr bereit liegenden Feldfrüchte in thunlichste Entfernung von der Bahn zu bringen. An den von der Behörde ausdrüklich bezeichneten Puncten und Streken ist das Abtreiben der Waldungen, Gebüsche und Sträuche, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Austreiben des Viehes auf die Weide [3]), die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm und überhaupt jede Handlung untersagt, durch welche das Erdreich aufgelokert wird, Gegenstände auf die Bahn fallen, Erdrutschungen oder Steinablösungen hervorgebracht werden können. Bei neuen Waldanlagen und Baumpflanzungen ist auf die Beseitigung der Möglichkeit, daß die Eisenbahn durch Windbrüche verlegt werde, Rükſicht zu nehmen [4]).

---

[1]) S. §. 10, lit. b E. B.-Conceff.-Ges. vom 14. September 1854; §. 20 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851.

[2]) Der §. 364 des allgem. bürgerlichen Gesezbuchs bestimmt: „Ueberhaupt findet „die Ausübung des Eigenthumsrechtes nur insofern statt, als dadurch weder in die „Rechte eines Dritten ein Eingriff geschieht, noch die in den Gesezen zur Erhaltung und Beförderung des allgemeinen Wohles vorgeschriebenen Einschränkungen übertreten werden."

[3]) Auf anderen, in unmittelbarer Nähe der Bahn liegenden Grundstüken dürfen Thiere bloß unter sorgfältiger Aufsicht weiden, und es ist dafür zu sorgen, daß sie die Bahn und deren Zugehör nicht betreten, die Einfriedungen nicht überschreiten, beim Vorüberfahren der Bahnzüge nicht scheu werden (§. 97 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851).

[4]) Ueber die s. g. Bannlegung eines Waldes dort, wo die Sicherung von Personen, von Staats- oder Privatgut eine besondere Behandlungsweise der Wälder als Schuz gegen Lavinen, Felsstürze, Steinschläge, Gebirgsschutt, Erdabrutschungen u. dgl. dringend fordert, s. §§. 19 und 20 des mit kais. Patente vom 3. December 1852 (R. G. Bl. Nr. 250) für die Kronländer Oesterreich.

Zu Bauführungen innerhalb des als feuergefährlich erklärten Bereiches und zu Terrainsveränderungen, wodurch die Stelle, wo die Veränderung vorgenommen werden soll, dem Bahneigenthume näher gerükt würde, muß vorläufig die Bewilligung der politischen Behörde erster Instanz, in deren Bezirke das Bauobject liegt, angesucht werden. Diese Behörde hat, wenn es sich um eine Privat-Eisenbahn handelt, den Local-Augenschein mit Zuziehung eines technischen Abgeordneten der Bahn-Unternehmung und eines landesfürstlichen Baubeamten vorzunehmen, und hiernach mit gehöriger Beachtung der Eisenbahnrüksichten und der Betriebs-Ordnung zu entscheiden. In Recursfällen entscheidet als lezte Instanz das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Finanz-Ministerium [1]).

Ueber die genaue Befolgung der vorstehenden Anordnungen haben die Gemeinde-Vorstände, die Sicherheitsorgane und politischen Behörden, sowie die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen zu wachen. Die Nichtbeobachtung der insbesondere vorgeschriebenen Vorsichten bei Anlegung von Gebäuden in der Nähe von mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen wird, wie überhaupt jede Handlung oder Unterlassung, von welcher sich leicht eine Feuersgefahr voraussehen läßt, als Uebertretung von den politischen Behörden untersucht und bestraft. Wo aber eine solche Handlung nicht unter das allgemeine Strafgesez fällt, haben die genannten Behörden wie in Fällen anderer ähnlichen Polizei-Uebertretungen einzuschreiten [2]).

Die Frage aber: ob den Eigenthümern oder Nuznießern von Gebäuden und Grundstüken wegen solcher Beschränkungen ihrer Privatrechte ein Anspruch auf Ersaz gebührt? glauben wir bejahen zu müssen, obgleich hievon in der diese Vorschriften enthaltenden Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 keine ausdrükliche Erwähnung geschieht. Denn das Concessions-Gesez vom 14. September 1854 erklärt die Bahn-Unternehmer für allen Schaden an öffentlichem

---

Salzburg, Steiermark, Kärnthen, Krain, Görz, Grasdiska, Istrien, Triest, Tirol und Vorarlberg, Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und Bukowina erlassenen Forstgesezes.

[1]) S. §§. 99 und 100 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851 und Erl. des Handels-Minist. vom 7. Juli 1852 (Vdgsbl. Nr. 52) und 8. Juni 1854 (Vdgsbl. Nr. 33). Wegen Baulichkeiten längs der Eisenbahnstreke von Bodenbach bis zur sächsischen Grenze s. Erl. des Handels-Minist. vom 27. November 1852 (Vdgsbl. Nr. 95).

[2]) S. §. 459 Civil-Strafges. vom 27. Mai 1852, kais. Verordg. vom 20. Juni 1858 (R. G. Bl. Nr. 88) und §. 103 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851. Vgl. auch §. 731 Militär-Strafges. vom 15. Jänner 1855.

oder Privatgute verantwortlich, und das Hofdecret vom 29. August 1844, welches die nämlichen Beschränkungen der Anrainer enthielt, hat denselben ausdrüklich das Recht auf Entschädigung zugesprochen. Derlei Ansprüche dürften auch gegenwärtig, wie eben das citirte Hofdecret bestimmte, bei den politischen Behörden anzumelden, und von diesen hierüber zu erkennen sein, da ja überhaupt jene Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung des Eisenbahn-Concessionsgesezes beziehen, vom Rechtswege ausgeschlossen bleiben sollen [1]).

§. 29.

Bergbau in der Nähe von Eisenbahnen.

Um den Gefahren für die Sicherheit des Lebens und Eigenthums zu begegnen, welche sich aus dem Bergbaubetriebe in der Nähe von Eisenbahnen ergeben können, und um den Betrieb des Bergbaues sowie der Eisenbahnen in einer Weise zu regeln, daß gegenseitige Störungen vermieden und Collisionen zwischen solchen Unternehmungen beseitigt werden, haben die Ministerien des Innern, der Finanzen, der Justiz und des Handels mit der Verordnung vom 2. Jänner 1859 (R. G. Bl. Nr. 25) nachstehende Vorschriften erlassen:

Schürfungen und oberirdische Bergbaue (Einbaue) sowie davon herrührende Halden müssen von Eisenbahnen und deren Zugehör in solcher Entfernung gehalten werden, daß Haldenstürze den Eisenbahnbetrieb in keiner Weise stören oder hindern. Schächte, Stollen und andere oberirdische Bergbaue müssen mindestens 20 Klafter von Gebäuden, 15 Klafter von Stationsplätzen, 3 Klafter vom Sohlenende des Dammkörpers und 6 Klafter von den Grundmauerwerken der Viaducte und Brüken der Eisenbahnen entfernt bleiben [2]). Unterirdische Bergbaue dürfen nur in solcher Nähe geführt werden, daß dadurch weder die Sicherheit des Eisenbahn-Verkehres noch jene des Bergbaubetriebs eine Beeinträchtigung oder Gefahr erleidet. Die dabei einzuhaltende Entfernung haben die Berghauptmannschaften im Einvernehmen mit den Kreisbehörden (Comitatsbehörden, Delegationen) von Fall zu Fall mit Rüksicht auf die örtlichen Verhältnisse festzusezen. In paralleler Richtung unterhalb einer Eisenbahn soll die Führung von Stollen und Streken nicht stattfinden; wenn jedoch solche Bergbaue in anderen Richtungen unter einer Eisenbahn geführt

---

[1]) S. §. 13 E. B.-Conceff.-Gef. vom 14. September 1854.

[2]) Gleiche Entfernung ist bei der Anlegung von Eisenbahnen in der Nähe bestehender Stollen, Schächte u. dgl. zu beobachten (s. oben §. 27).

werden, so müssen sie den zur Sicherheit des Bergbaues sowohl als der Eisenbahn erforderlichen festen Ausbau mittels gewölbter Mauerung erhalten.

Entstehen zwischen bereits bestehenden Bergbauen und zwischen schon angelegten Eisenbahnen Collisionen, so muß der Besizer der Ersteren diejenigen Sicherheitsvorkehrungen treffen, oder sich diejenigen Beschränkungen des Bergbaues gefallen lassen, welche die ungestörte Erhaltung und Benüzung einer in öffentlicher oder volkswirthschaftlicher Hinsicht wichtigen Eisenbahn unumgänglich erheischt. Hierüber hat die politische Landesstelle (falls sie nicht zugleich Oberbergbehörde ist, im Einverständnisse mit Lezterer) zu erkennen; die commissionelle Erhebung der einschlägigen Verhältnisse aber, zu welcher nebst den beiderseitigen Interessenten ein Abgeordneter der Berghauptmannschaft und ein landesfürstlicher Baubeamter beizuziehen ist, geht von der Kreisbehörde aus. Ob und welche Entschädigung dem Bergwerksbesizer gegen die Eisenbahn-Unternehmung zusteht, haben im Falle eines Streites die Gerichte nach Maßgabe der bestehenden Gesezе zu entscheiden.

Wenn hingegen die Verleihung eines Grubenfeldes erst angesucht wird, welches sich über eine bereits genehmigte oder ausgeführte Eisenbahn erstreken soll, so hat die Oberbergbehörde (falls sie nicht zugleich politische Landesstelle ist, im Einverständnisse mit Lezterer) und im Wege der Berufung das Finanz-Ministerium im Einverständnisse mit dem Ministerium des Innern zu entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen die Bergbau-Berechtigung mit Rükſicht auf die projectirte oder schon bestehende Eisenbahn verliehen werden könne. Wegen sorgfältiger Erhebung derselben hat die Berghauptmanschaft zur Freifahrung, welche vermöge des Berggesezes jeder Grubenfeldverleihung vorausgehen muß, nebst den sonstigen Interessenten auch den bevollmächtigten Vertreter der Eisenbahn-Unternehmung vorzuladen, und im Einvernehmen mit der Kreisbehörde einen landesfürstlichen Baubeamten beizuziehen. Jene Bedingungen werden in die Bergwerks-Verleihungsurkunde aufgenommen. Ein Anspruch auf Entschädigung wegen etwaiger Beschränkungen des Bergbaues steht dem Unternehmer desselben wider die Eisenbahn-Unternehmung nicht zu.

Soll endlich eine Eisenbahn über bereits verliehene Grubenfelder oder bestehende Bergbaue angelegt werden, so entscheidet auf Grund der vorgelegten Erhebungen (s. oben §. 1) die politische Landesstelle (falls sie nicht zugleich Oberbergbehörde ist, im Einverständnisse mit Lezterer) und im Recurswege das Ministerium des Innern im Einverständnisse mit jenem der Finanzen, ob und un-

ter welchen Bedingungen der Fortbetrieb des Bergbaues unterhalb der Eisenbahn stattfinden dürfe. Doch hat der Eisenbahn-Unternehmer dafür, daß sich zu seinen Gunsten der Bergwerksbesizer Beschränkungen des Betriebes gefallen lassen muß, angemessene Entschädigung zu leisten, und es ist ihm die Concession zum Baue der Bahn unter dieser Bedingung zu ertheilen.

Uebrigens sind die Berghauptmanschaften verpflichtet, die in der Nähe oder unterhalb einer Eisenbahn geführten Bergbaue mit besonderer Sorgfalt zu überwachen, sie mindestens jährlich einmal, nach Erforderniß auch öfters untersuchen zu lassen, und die vorgefundenen Ordnungswidrigkeiten, insoferne sie nicht unter die allgemeinen Strafgeseze fallen, nach Maßgabe des Berggeseżes vom 23. Mai 1854 zu ahnden.

§. 30.

Erhaltung der Eisenbahn.

Jede Bahn oder Bahnstreke, für welche bereits die Bewilligung zum Betriebe ertheilt worden ist, muß stets im guten fahrbaren Zustande erhalten werden, so daß sie mit der größten gesezlich zulässigen Geschwindigkeit (§. 39) ohne Gefahr befahren werden kann. Daher sind die im Laufe der Zeit entstehenden Mängel und Schäden sowie alle dem ungestörten Betriebe entgegentretenden Hindernisse so schleunig als möglich zu beseitigen. Auch die zur Eisenbahn gehörigen Gebäude, die dem Bedarfe des Verkehres entsprechenden Magazine u. dgl. müssen in einem guten, zur Benüzung geeigneten und volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande erhalten werden. Die Concessionäre haften für die Erhaltung aller Anlagen, welche nach dem Erkenntnisse der competenten politischen Behörde an Wegen, Brücken, Durchlässen, Ueberfahrten, Einfriedungen u. s. w. nothwendig sind [1]).

Bei Reconstructionen wichtigerer Bauobjecte, insbesondere von Brüken (namentlich wenn hiebei ein neues oder doch ein von der früher bestandenen Construction verschiedenes System in Anwendung kommen soll) ist noch vor Beginn des Baues die Genehmigung des Finanz-Ministeriums unter Vorlage der Pläne anzusuchen [2]).

Die Sicherheitsorgane und politischen Behörden, besonders aber die k. k. General-Inspection der Eisenbahnen haben ihr Augenmerk auf den Bauzustand der im Betriebe stehenden Bahn und der dazu gehö-

[1]) S. §§. 3 und 20 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851.

[2]) S. Erl. des Finanz-Minist. vom 11. December 1859 (Vdgsbl. Nr. 62).

rigen Gebäude zu richten, und die Betriebs-Direction zu verhalten, daß die aus was immer für Ursachen entstandenen Mängel, Unvollkommenheiten und Schadhaftigkeiten, welche die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebs gefährden, aufs schleunigste verbessert und ordnungsmäßig hergestellt werden. Die Statthalterei des betreffenden Kronlandes hat das Recht, Privat-Eisenbahn-Unternehmungen durch Geldbußen von 100—2000 fl. und andere gesezliche Mittel zur Erfüllung der Verbindlichkeiten binnen eines hiefür anzuberaumenden Termines anzuhalten. Wären aber die Bahn- oder Betriebsmittel in einen solchen Zustand gekommen, daß die Sicherheit gefährdet erscheint, so kann das Ministerium den Betrieb auf der ganzen Bahn oder auf einzelnen Streken einstellen, nöthigenfalls auch die Herstellung auf Kosten der Concessionäre von Seite des Staates veranlassen [1]).

Abgesehen übrigens davon, daß die hier berührte Verpflichtung auch in den Privilegien der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften ausdrüklich hervorgehoben wird, ist mit Rüksicht auf das dem Staate vorbehaltene Heimfallsrecht im Concessionsgeseze vom J. 1854 noch besonders den Behörden zur Pflicht gemacht worden, darüber zu wachen, daß in den lezten 5 Jahren vor Ablauf der Concessionsperiode die erforderlichen Herstellungen an der Bahn und Zugehör sogleich vorgenommen werden, s. oben §. 23.

§. 31.

Gastnahrungen in Bahnhöfen.

Wenn es sich um die Errichtung von Restaurationen in Bahnhöfen, Stationsgebäuden oder andern Eisenbahn-Localitäten handelt, so steht das Erkenntniß über das Vorhandensein des Bedürfnisses in Beziehung auf die im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen der k. k. Betriebs-Direction, rüksichtlich der im Privatbetriebe stehenden Bahnen aber der politischen Gewerbs-Behörde mit vorzugsweiser Beachtung der dießfalls von der Privat-Betriebs-Direction abgegebenen Erklärung zu. Ist nun das Bedürfniß der Errichtung anerkannt worden, so hat die Betriebs-Direction das Recht, die in den Bahnhöfen u. s. f. errichteten Gastlocalitäten sammt der allfälligen Einrichtung an solche Personen in Bestand zu geben, welche von der Gewerbs-Behörde, bei sonstiger Unbedenklichkeit, entweder bereits mit der erforderlichen persönlichen Concession zur Ausübung der Gastnahrung betheilt sind, oder über den Antrag der Betriebs-Direction mit dem

[1]) S. §§. 75 und 80 E. V.-Betriebs-Ordg.

persönlichen Gewerbsrechte für die bezeichneten Localitäten und auf die Dauer des Bestandvertrages versehen werden [1]). Diese Vorschrift ist durch die neue Gewerbe-Ordnung vom 20. December 1859 (R. G. Bl. Nr. 227) nicht außer Wirksamkeit gesezt worden, da Gast- und Schankgewerbe auch gegenwärtig an eine ausdrükliche Concession gebunden sind.

§. 32.

Stellfuhren von und zu den Bahnhöfen.

Die Unternehmungen periodischer Personen-Transporte sind auch in der neuen Gewerbe-Ordnung vom 20. December 1859 (R. G. Bl. Nr. 227) als concessionirte Gewerbe erklärt, bei deren Verleihung nebst den allgemeinen Bedingungen zum selbstständigen Betriebe eines Gewerbes überdies die Localverhältnisse und die Rükksichten der polizeilichen Ueberwachung in's Auge zu fassen, und die in Beziehung auf den Betrieb nöthigen Bestimmungen festzusezen sind. Die Concession wird von der politischen Verwaltungsbehörde erster Instanz im Einvernehmen mit der im Orte bestehenden landesfürstlichen Polizeibehörde ertheilt. Ueber das Vorhandensein des Bedürfnisses von Stellfuhren zu und von den Eisenbahnhöfen ist die Erklärung der Betriebs-Direction bei den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen beweiskräftig, bei Privatbahnen aber vorzugsweise in Beachtung zu ziehen [2]). Das Ministerium des Innern ist ermächtigt, für dieses Gewerbe je nach den örtlichen Verhältnissen die Einführung oder Aufhebung einer Preissazung auszusprechen. Auch kann das Befugniß zurükgenommen werden, wenn der Concessionär das Gewerbe binnen 6 Monaten nach der Verleihung nicht in Betrieb sezt oder später durch eben so lange Zeit den Betrieb aussezt [3]).

§. 33.

Verbot des Betretens und Beschädigens der Eisenbahn.

Das Gesez verbietet jede Beschädigung, Verrükung oder Veränderung an der Bahn und ihrem Zugehör, folglich nicht bloß an dem

---

[1]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 12. October 1855 (Vdgsbl. Nr. 62), wodurch das rükksichtlich der Staatseisenbahnen erlassene Hofdecret vom 9. October 1846 aufgehoben wurde.

[2]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 16. October 1855.

[3]) S. §§. 16, 18, 20, 55, 60 und 141 der Gewerbe-Ordg. vom 20. December 1859 (R. G. Bl. Nr. 227).

Geleise, sondern auch an den Dämmen, Bermen, Gräben, Bauobjecten, Einfriedungen, Verschließschranken, Warnungstafeln, Gefällssäulen, Meilenzeigern, Signal-Vorrichtungen u. s. w. Auch ist es strengstens verboten, Signale nachzuahmen, Gegenstände was immer für einer Art auf die Bahnschienen oder neben dieselben im Bereiche der Bahn oder ihres Zugehörs zu legen. Den Reisenden aber ist jede Beschädigung der Fahr-Betriebsmittel untersagt.

Personen, welche nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale der Eisenbahn-Unternehmung gehören, dürfen ohne besondere Erlaubniß weder die Bahn, noch die dazu gehörigen Räume, Böschungen, Bermen u. s. w. betreten, ausgenommen an den für Zu- und Abgänge, für das Auf- und Absteigen bestimmten Plätzen der Bahnhöfe, an den zum Uebergange über die Bahn festgesetzten Puncten und in den zur Versendung gewidmeten Localitäten (s. jedoch oben §. 19).

Das eigenmächtige Eröffnen, das Durchschlüpfen oder Uebersteigen der Bahnschranken ist untersagt. Der Uebergang über die Bahn ist, ohne jedoch auf derselben zu verweilen, bloß dann gestattet, wenn die Absperrschranken offen angetroffen werden oder nachdem deren Eröffnung durch das Aufsichtspersonal stattgefunden hat. Mit Thieren bespannte Fuhrwerke, Reitpferde und Triebvieh dürfen beim Zuwarten auf die Eröffnung der Schranken nicht zu nahe der Bahn kommen.

Die Gemeinde-Vorstände, die Sicherheitsorgane und überhaupt die politischen Behörden haben über die genaue Befolgung dieser Vorschriften zu wachen, dem mit der Aufsicht betrauten Bahnpersonale die wirksamste Assistenz zu leisten, die Uebertreter nach Umständen in Gewahrsam zu nehmen und dem competenten Gerichte zur Bestrafung zu übergeben. Aber auch die Angestellten der Eisenbahn sind berechtigt, Uebertreter, welche den an sie ergangenen Ermahnungen nicht Folge leisten, oder bereits eine die Sicherheit des Betriebes störende oder gefährdende Handlung verübt haben, in Fällen wo die Hilfe der Behörde nicht sogleich bei der Hand ist, anzuhalten und zur weiteren Behandlung der nächsten politischen, richterlichen oder Staatsanwaltschafts-Behörde zu übergeben [1]).

---

[1]) S. §§. 96, 98, 101 und 102 E. B.-Betriebs-Ordg. — Wenn Militärpersonen sich einer Uebertretung dieser Vorschriften schuldig machen, so ist dieß behufs der weiteren gesetzlichen Verfügung an die vorgesetzte Militärbehörde oder an das Landes-Militär-Commando anzuzeigen; und nur Individuen vom Feldwebel oder Wachtmeister abwärts dürfen dieserwegen, wenn es nothwendig erscheint, angehalten oder in Gewahrsam genommen, und müssen dann dem nächsten Militär-Commando übergeben werden (Erl. des Handels-Minist. im Einverständnisse mit dem Kriegs-Minist. ddto. 5. Mai 1852, Bdgsbl. Nr. 39).

In Betreff der Strafbarkeit solcher Handlungen theilen wir aus dem allgemeinen Strafgeseze vom 27. Mai 1852 [1]) folgende Bestimmungen mit:

Boshafte Beschädigungen an Eisenbahnen (diese mögen mit oder ohne Dampfkraft betrieben werden), an den dazu gehörigen Anlagen, Beförderungsmitteln, Maschinen, Geräthschaften oder andern zum Betriebe dienenden Gegenständen sind (ohne Rükſicht auf die Größe des zugefügten Schadens) und jede andere aus Bosheit unternommene Handlung, wodurch eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder körperliche Sicherheit von Menschen oder in größerer Ausdehnung für fremdes Eigenthum herbeigeführt wird, ist als Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit anzusehen, und mit schwerem Kerker von 1—5, nach der Größe der Bosheit und Gefahr bis zu 10 Jahren, — wenn aber wirklich ein Unfall für die Gesundheit, körperliche Sicherheit oder in größerer Ausdehnung für das Eigenthum Anderer entstanden ist, von 10—20 Jahren und bei besonders erschwerenden Umständen mit lebenslangem schweren Kerker, — wenn die Beschädigung sogar den Tod eines Menschen zur Folge hatte und dieses von dem Thäter vorhergesehen werden konnte, mit dem Tode zu bestrafen (§§. 85—87 St. G.) [2]). Dagegen wird die muthwillige, leichtsinnige oder aus schuldbarer Nachlässigkeit erfolgte Beschädigung solcher Gegenstände als Uebertretung, abgesehen von der hiermit etwa verbundenen und besonders zu bestrafenden Entwendung, mit Arrest von 1—3 Monaten je nach Maß des unterlaufenden großen Muthwillens oder veranlaßten Schadens bestraft (§. 318 ebd.). Auch die Hinwegreißung oder absichtliche Beschädigung von Warnungszeichen, welche, um Unglük zu verhüten, aufgestellt werden, ist eine Uebertretung, auf welche die Strafe des Arrestes von 3 Tagen bis zu 3 Monaten oder des eben so langen strengen Arrestes (d. i. bei größerer Bosheit und größerem Schaden) angedroht ist (§. 319 ebd.) [3]).

---

[1]) Diese Strafbestimmungen sind am 1. September 1852 im ganzen Umfange der Monarchie an die Stelle der kais. Verordnung vom 8. Februar 1852 (R. G. Bl. Nr. 40) getreten; vor dieser Verordnung aber galten in mehreren Kronländern die Hofkanzlei-Decrete vom 7. März und 2. Mai 1847.

[2]) Vgl. auch §§. 362—364 des Militär-Straf-Ges.-B. vom 15. Jänner 1855. — Wegen standrechtlicher Behandlung der ungewöhnlich um sich greifenden Zerstörung fremden Eigenthums s. §. 397 ff. der Strafproceß-Ordg. vom 29. Juli 1853.

[3]) Die Untersuchung und Bestrafung der Uebertretungen ist dem politischen Wirkungskreise zugewiesen (kais. Verordg. ddto. 20. Juni 1858, R. G.

Der Diebstahl an den genannten Gegenständen wird ohne Rücksicht auf den Betrag, aus der Eigenschaft der Sache, zum Verbrechen (§. 175, I. b. ebd.) [1]).

Jede andere Handlung oder Unterlassung, welche entweder durch die für Eisenbahnen gegebenen Polizei-Vorschriften insbesondere untersagt ist, oder in Beziehung auf Eisenbahnen begangen wird, und von welcher der Handelnde schon nach ihren natürlichen für jedermann leicht erkennbaren Folgen oder vermöge der besonders publicirten Vorschriften, oder nach seinem Stande, Amte, Berufe, Gewerbe, seiner Beschäftigung oder überhaupt nach seinen besonderen Verhältnissen einzusehen vermag, daß sie eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder körperliche Sicherheit von Menschen herbeizuführen oder zu vergrößern geeignet sei, ist an jedem Schuldtragenden auch dann, wenn sie keinen wirklichen Schaden herbeigeführt hat, als Uebertretung mit einer Geldstrafe von 5—500 Gulden oder mit Arrest von 3 Tagen bis zu 3 Monaten, — wenn aber hieraus eine schwere körperliche Beschädigung eines Menschen erfolgte, als Uebertretung mit Arrest von 1—6 Monaten, — endlich wenn hieraus der Tod eines Menschen erfolgte, als Vergehen mit strengem Arreste von 6 Monaten bis zu einem Jahre zu ahnden (§§. 335 und 431 ebd.) [2]).

Von der Strafbarkeit der Widersezlichkeit gegen das Bahnaufsichtspersonale und der Beleidigung desselben im Dienste ist bereits im §. 11 die Rede gewesen.

Bl. Nr. 88). — Vgl. auch §§. 575 und 576 des Militär-Straf. G. B. vom 15. Jänner 1855.

[1]) In einem vorgekommenen Straffalle hat der k. k. oberste Gerichtshof die Ansicht ausgesprochen, daß solche bewegliche Sachen, welche bei einer Eisenbahn verwendet zu werden bestimmt, aber thatsächlich noch nicht verwendet waren, nicht als zum Betriebe der Bahn dienende Gegenstände zu betrachten seien. Ein Bahnarbeiter, welcher Schienennägel im Werthe unter 5 fl. gestohlen hatte, die nächst der Station unter andern Utensilien zerstreut lagen, und nicht zur Befestigung der Schienen verwendet waren, wurde in der höchsten Instanz bloß der Uebertretung des Diebstahls schuldig erklärt. S. die in der österr. Gerichtszeitung 1859 Nr. 22 mitgetheilte Entscheidung des obersten Gerichtshofs vom 9. November 1858.

[2]) Vgl. §§. 599 und 702 des Militär-St. G. B. vom 15. Jänner 1855. — Wenn solche Handlungen von einem Angestellten der Eisenbahn selbst begangen werden, s. oben §. 10.

Dritter Abschnitt.

Betrieb der Eisenbahnen.

§. 34.

Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

Zur Eröffnung des Betriebes auf Eisenbahnen oder einzelnen Bahnstreken, sie mögen Staats- oder Privatbahnen sein, ist die besondere Bewilligung des k. k. Finanz- (früher des Handels-) Ministeriums erforderlich. Zu diesem Behufe muß durch eine eigene Commission, welcher auch ein Abgeordneter der Statthalterei, in deren Bereich die Bahnstreke gehört, beiwohnt, constatirt werden, daß vermöge der Construction der Bahn und vermöge der Beschaffenheit und Menge der für den Betrieb vorhandenen Gegenstände ein regelmäßiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann. Insbesondere muß ausgewiesen sein:

a) daß die Bahn und die dazu gehörigen Gebäude den Sicherheits- und Sanitätsgesezen und Vorschriften entsprechend gebaut sind;

b) daß die Bahn mit den nöthigen Betriebsmitteln in gehöriger Menge und Beschaffenheit versehen,

c) daß die nöthige Vorsorge für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglüksfällen getroffen sei;

d) daß die bei etwa eintretenden Unglüksfällen zur Unterstüzung, Rettung und Abwendung größerer Gefahren dienlichen Mittel in hinreichender Menge und gehöriger Beschaffenheit vorhanden seien;

e) daß die Bahn mit den zu einem geordneten Betriebe nöthigen, gehörig qualificirten Angestellten (Beamten und Dienern) versehen sei, und daß dieselben bereits die nöthigen Dienstesvorschriften und Instructionen erhalten haben (§§. 9—11) [1];

f) daß von dem k. k. Ministerium die Einreihung der Beamten

[1]) S. §§. 1 und 2 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851.

und Diener in die für die Uniformirung vorgeschriebenen Klassen genehmigt, und das Personal bereits mit dem Amtskleide versehen sei (§. 12.).

Die Eröffnung der Eisenbahn vor erhaltener Bewilligung oder vor Erfüllung der dazu vorgeschriebenen Bedingungen ist als Uebertretung mit strengem Arreste von 3 Tagen bis zu 3 Monaten und bei sehr erschwerenden Umständen bis auf 6 Monate zu bestrafen, je nach dem Maße, als ein höherer Grad von Fahrlässigkeit erwiesen wird, eine Gefahr für mehrere Menschen entstanden ist, mehrere Verletzungen zugefügt wurden, oder sonst etwa ein größerer Schaden erfolgt ist [1]).

§. 35.

Betriebs-Direction.

Jede Eisenbahn-Unternehmung ist verpflichtet, zur Leitung des Betriebes eine eigene Direction aufzustellen (§. 9). Diese, verschieden von dem zur Besorgung der Vereinsangelegenheiten berufenen Organe (§. 7), erscheint nach dem Gesetze gegenüber dem Staate und dem Publicum als Bevollmächtigter des Concessionärs in allen den Bahnbetrieb betreffenden Angelegenheiten, so daß in dieser Beziehung die Eisenbahn-Gesellschaft für Handlungen und Unterlassungen der Direction civilrechtlich verantwortlich wird. Selbstverständlich haften aber die Mitglieder der Direction auch persönlich für ihre Handlungen und Unterlassungen [2]).

Die Direction führt die unmittelbare Aufsicht über die Beamten und Diener der Eisenbahn; sie hat unter eigener Verantwortung darüber zu wachen, daß die zur Sicherheit und Ordnung des Betriebes erlassenen Gesetze gehörig beobachtet werden, und daß

[1]) S. §§. 432 und 433 Civil-Strafges. vom 27. Mai 1852. Die Untersuchung und Bestrafung ist dem politischen Wirkungskreise zugewiesen (kais. Verordg. vom 20. Juni 1858, R. G. Bl. Nr. 88). Vgl. auch §§. 703 und 704 Militär-St. G. B. vom 15. Jänner 1855.

[2]) Hinsichtlich der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt der 12. Artikel der Concessions-Urkunde ddto. 1. Jänner 1855: „Die strafgerichtliche „Verantwortlichkeit für Handlungen oder Unterlassungen bei der Verwaltung „und dem Betriebe der Eisenbahnen kann nur die Bediensteten der Gesellschaft „und keinesfalls die Glieder des Verwaltungsrathes als solche treffen; die „civilrechtliche Haftung und Verantwortlichkeit ist nur gegen die Gesellschaft als „moralische Person geltend zu machen und nicht auch gegen ihre Mitglieder „(Verwaltungsräthe oder Actionäre); für ihre persönlichen Handlungen sind die „Glieder der Gesellschaft den allgemeinen Gesetzen unterworfen."

das Betriebsperſonale ſeine Inſtructionen genau und treu erfülle; ſie hat aber auch das Recht, nach Maßgabe der von der Regierung genehmigten Dienſtesvorſchriften Ordnungs- und Disciplinarſtrafen gegen pflichtverlezende Beamte und Diener zu verhängen (§. 10). Uebrigens ſoll ſie allen von der k. k. General-Inſpection (§. 18) erlaſſenen Verfügungen zur Handhabung und Sicherheit des Bahnbetriebes willige Folge leiſten. Wenn den Mitgliedern der Direction ſelbſt eine Uebertretung der den Eiſenbahnbetrieb betreffenden Geſeze und Verordnungen zur Laſt fällt, iſt das k. k. Miniſterium über Anzeige der General-Inſpection berechtigt, Disciplinarſtrafen (und zwar: Verweiſe, Geldſtrafen, Suſpenſion und Entfernung vom Dienſte) in Anwendung zu bringen oder das anderen Behörden geſezlich zugewieſene Strafverfahren zu veranlaſſen [1]).

Gewiſſe beſondere Verpflichtungen der Betriebs-Directionen der Staats- und Privat-Eiſenbahnen z. B. zur periodiſchen Reviſion der Transportmittel, wegen Vorbeugung von Unglüksfällen u. dgl. werden am geeigneten Orte erwähnt.

§. 36.

Fahr-Ordnung.

Die Regierung hat ſich rükſichtlich aller Eiſenbahnen die Genehmigung der Fahr-Ordnung vorbehalten. Dieſelbe ſoll die Abfahrtsſtunden und gewöhnliche Ankunftszeit auf den verſchiedenen Stationen ſo genau als thunlich feſtſezen und vor der Kundmachung ſowie vor jeder Abänderung dem Miniſterium und dem Armee-Obercommando vorgelegt, ſodann 14 Tage früher, als ſie in Wirkſamkeit zu treten hat, zur öffentlichen Kenntniß gebracht, auch in allen Aufnahmsſtationen zur allgemeinen Einſicht angeheftet werden [2]).

Hinſichtlich der die Zoll-Linie berührenden Züge muß die Fahr-Ordnung, 8 Tage vor Beginn ihrer Wirkſamkeit, von der Eiſenbahn-Verwaltung derjenigen Finanz-Landes-Direction, deren Amtsgebiet von der Bahn berührt wird, ſchriftlich angezeigt werden [3]).

---

[1]) S. §§. 59, 60, 71, 72, 81, 84, 85 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851.

[2]) S. §§. 4, 5 und 66 E. B.-Betriebs-Ordg. Auch die k. k. Poſtämter haben die, den Eiſenbahnverkehr betreffenden Kundmachungen zur Einſicht des Publicums zu affigiren (Erl. des Handels-Miniſt. vom 9. October 1849).

[3]) S. §. 6 der „Vorſchriften über das Zollverfahren auf Eiſenbahnen" ddto. 18. September 1857 (R. G. Bl. Nr. 175).

Wegen des Anschlusses an andere Eisenbahnen haben die betreffenden Unternehmungen sich einzuverstehen; wenn aber ein Einverständniß nicht zu Stande kömmt, oder die getroffene Verabredung den öffentlichen Interessen nicht entspricht, so hat das Ministerium die erforderlichen Anordnungen zu treffen, welchen sich die Bahn-Unternehmer fügen müssen [1]). Der Anschluß an ausländische Bahnen ist durch die mit den fremden Regierungen geschlossenen Verträge festgestellt [2]).

Im Interesse der k. k. Postanstalt haben mehrere Concessions-Urkunden der neueren Zeit der Postverwaltung ausdrücklich das Recht vorbehalten, für einen täglich nach jeder Richtung abzusendenden Bahnzug die Stunde der Abfahrt und die Schnelligkeit seiner Beförderung zu bestimmen.

Wenn nicht unvorhergesehene und nicht zu beseitigende Anstände daran hindern, müssen die festgesezten Abfahrtsstunden und die Fahrzeit genau eingehalten werden, und die k. k. General-Inspection, welche darüber zu wachen hat, soll die Behebung der in dieser Beziehung vorkommenden begründeten Beschwerden schleunigst veranlassen (§. 18).

§. 37.

Beschwerde- und Revisions-Bücher.

Die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 verlangt, daß in jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmsstation in den für die Passagiere bestimmten Aufnahmslocalitäten gehörig paginirte, mit dem Siegel der Betriebsdirection auf dem durch die einzelnen Blätter durchgezogenen Bindfaden versehene Beschwerdebücher aufliegen, in welche die Reisenden, unter Angabe ihres Namens, Standes und Wohnortes, allfällige Beschwerden eintragen können. Ueber die Einrichtung derselben auf den, früher für Rechnung des Staates betriebenen Eisenbahnen enthielten ausführlichere Anordnungen der Erlaß der k. k. General-Direction für Communicationen dtto. 15. August 1851 und die Verordnung des Handels-Ministeriums ddto. 29. August 1853 (Verordnungsblatt Nr. 62).

Laut §. 4 der vom Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlichten Vorschriften für die Personen-, Reisegepäk- u. s. w.

---

[1]) §. 10, lit. g E. B.-Concess.-Ges. vom 14. September 1854 und §. 66 E. B.-Betriebs-Ordg.

[2]) Mit Baiern ddto. 21. Juni 1851, mit Sachsen ddto. 31. December 1850, mit Sardinien ddto. 19. Juni 1856.

Beförderung können Beschwerden bei den Dienstvorgesezten mündlich oder schriftlich angebracht oder auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden. Beschwerden über einen Dienstthuenden müssen dessen thunlich genaue Bezeichnung nach dem Namen, der Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten. Die Verwaltung wird auf alle Beschwerden antworten, welche unter Angabe des Namens und Wohnortes des Beschwerdeführers erfolgen. Aehnliche Bestimmungen enthalten die Reglements der österreichischen Eisenbahnen.

Bei jeder Eisenbahn-Direction und bei jedem, zur selbstständigen Dienstverrichtung in den einzelnen Stationen exponirten Beamten des Betriebsgeschäftes sind gehörig paginirte und mit dem Directionssiegel auf dem durch die einzelnen Blätter gezogenen Faden versehene Revisionsbücher aufzulegen, in welche die Commissäre der k. k. General-Inspection die bei ihren Bereisungen wahrgenommenen Mängel und Gebrechen mit kurzen Worten einzutragen haben (§. 18).

Sicherheitspolizeiliche Vorschriften.

§. 38.

a) Beschaffenheit der Transportmittel.

Die Fahrbetriebsmittel (§. 34) müssen stets in einem guten, zur Benüzung geeigneten und die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande in hinreichender Menge erhalten werden [1]). Hierüber hat die k. k. General-Inspection zu wachen (§. 18).

Die Vornahme oder Gestattung einer Fahrt mit schadhaften, eine Gefahr drohenden Locomotiven und Wagen ist als eine Uebertretung mit strengem Arreste von 3 Tagen bis zu 3—, bei sehr erschwerenden Umständen bis zu 6 Monaten zu bestrafen [2]).

Locomotive dürfen erst dann in Betrieb gesezt werden, nachdem sie von der hiezu berufenen Commission einer technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen und in Folge derselben für zulässig befunden wor-

---

[1]) S. §§. 2 und 3 E. B.-Betriebs-Ordg. — Zur Aufmunterung des Dienstpersonals auf Staatseisenbahnen waren Geldbelohnungen auf die Entdekung anbrüchiger Achsen der Transportmittel (Locomotive, Tender und Waggons) ausgesezt (Erl. des Handels-Minist. vom 5. Februar 1853, Vdgsbl. Nr. 14).

[2]) S. §§. 432 und 433 Strafges. vom 27. Mai 1852. Die Untersuchung und Bestrafung ist dem politischen Wirkungskreise zugewiesen (kais. Vdg. vom 20. Juni 1858, R. G. Bl. Nr. 88). Vgl. auch §§. 703 und 704 des Militär-Strafges. vom 15. Jänner 1855.

den sind [1]). Diese Commission wird von der Statthalterei des Kronlandes, in welchem die Prüfung stattfinden soll, ernannt und hat aus einem Polizei- oder politischen Beamten und aus einem zu diesem Geschäfte vollkommen geeigneten Kunstverständigen zu bestehen. Der Letztere ist in Hauptstädten, wo sich eine öffentliche technische Lehranstalt befindet, aus dem Lehrkörper dieser, sonst aber aus Mitgliedern der landesfürstlichen Baubehörden und anderen technischen Beamten oder nach Umständen aus Mitgliedern öffentlicher Lehranstalten und gelehrter Corporationen zu wählen. Die Commission hat die Prüfung und die periodischen Revisionen von Dampfmaschinen als eine Amtssache unentgeltlich zu verrichten; sie darf von den Parteien keine Geschenke annehmen; erhält aber außer ihrem Amtssitze die gesetzlichen Reise- und Zehrungskosten, welche die betreffende Partei zu bestreiten hat [2]). Ausführliche Vorschriften über die Construction der stationären und portativen Dampfmaschinen und Locomotive, über die gegen Explosionen zu treffenden Sicherheitsmaßregeln, über die Art und Weise der Erprobung vor dem Gebrauche u. dgl. m. enthält die für den ganzen Umfang der Monarchie erlassene Verordnung der Ministerien des Handels und des Innern und der obersten Polizeibehörde ddto. 11. Februar 1854 und die dazu gehörige Instruction vom nämlichen Datum.

Für die Erprobung eines Dampfkessels hat die Partei, welche darum ansucht, eine Taxe von 15 fl. 75 kr. und bei kleineren Kesseln, welche nicht über 12 Quadratfuß Feuerfläche haben, von 5 fl. 25 kr. Oesterr. Währung zu entrichten und gleich dem Gesuche um die Vornahme der Probe beizuschliessen. Die Tauglichkeit des Dampfkessels und die Bewilligung zu seiner Benüzung wird in einem eigenen stämpelfreien [3]) Certificate ausgesprochen.

Personen-Wagen sollen mit entsprechenden Federn und elastischen Puffern versehen, selbst in der mindesten Klasse mit Fenstern verwahrt und von Innen ohne grosse Beschwerde zu öffnen sein. Wagen aber mit Thüren an der Längenseite müssen einen doppelten Verschluß haben. Bei Nacht- und andern Fahrten in der Dunkelheit ist das Innere sämmtlicher Personenwaggons angemessen zu beleuchten.

An jedem Güter-Wagen ist das eigene Gewicht sowie das Gewicht, mit welchem er beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu bezeichnen.

---

[1]) S. §. 21 E. B.-Betriebs-Ordg. und Erl. des Handels-Minist. vom 24. März 1855 (Vdgsbl. Nr. 23).

[2]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 6. Jänner 1858 (R. G. Bl. Nr. 8).

[3]) S. Erl. des Finanz-Minist. vom 2. August 1854 (Vdgsbl. Nr. 61).

Außer der nach jeder Fahrt stattfindenden regelmässigen Untersuchung der Transportwagen hat die Betriebs-Direction periodische Revisionen, wobei auch die Räder und Lager abgenommen werden sollen, vorzunehmen und hierüber Register zu führen, aus welchen die Zeit der Revision, der dabei vorgefundene Zustand und die vorgenommenen Reparaturen deutlich ersehen werden können. Deßwegen muß jeder Wagen mit einer Ordnungszahl bezeichnet sein [1]).

Sollten etwa die Betriebsmittel in einen solch schlechten Zustand gekommen sein, daß die Sicherheit der Benüzung der Eisenbahn gefährdet erscheint, so kann das Ministerium den Betrieb einstellen und nöthigenfalls die Herstellungen auf Kosten der Concessionäre veranlassen (§. 23. V).

§. 39.

b) Fahr-Geschwindigkeit [2]).

Im Allgemeinen wurde die größte Fahrgeschwindigkeit auf den mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen gesezlich dahin bestimmt, daß die zur Beförderung von Personen dienenden Züge einen Weg von nur 7 Meilen (à = 4000 Wiener-Klafter) und die bloß zum Lastentransporte bestimmten Züge nur 5 Meilen in einer Stunde zurüklegen dürfen. Auch einzelne auf der Bahn verkehrende Maschinen sind in der Regel nach dieser Vorschrift zu behandeln, und nur bei commissionellen Proben derselben ist eine Ausnahme gestattet. Uebrigens darf verlorene Zeit nicht etwa durch Vermehrung der Geschwindigkeit über das genannte Maß hereingebracht werden.

Mit Rüksicht jedoch auf die eigenthümlichen Verhältnisse einer Bahn oder Bahnstreke und auf die etwa bei einzelnen Fahrten eintretenden Ereignisse ist die Geschwindigkeit entsprechend zu verringern, und solche Fälle sind in den Instructionen des Betriebspersonals genau vorzuzeichnen. Auch sollen jene Streken, welche mit dieser höchsten Geschwindigkeit nie oder bloß zeitweise befahren werden dürfen, als solche durch unzweifelhafte und vom Zuge aus leicht wahrnehmbare Signale bezeichnet werden

Die Regierung hat sich übrigens vorbehalten, die hier mitgetheilte Anordnung über das Maß der Fahrgeschwindigkeit entweder im

---

[1]) S. §§. 22—24 E. B.-Betriebs-Ordg. Vgl. auch die den k. k. Betriebsdirectionen der Staatseisenbahnen unterm 30. Juli 1853 (Vdgsbl. Nr. 57) gegebene Weisung des Handels-Ministeriums.

[2]) S. §§. 6, 34, 38 und 45 E. B.-Betriebs-Ordg.

Allgemeinen oder für eine einzelne Eisenbahn abzuändern, insoferne sich dieß nach gemachten Erfahrungen, nach den Fortschritten in der Construction des Oberbaues und im Maschinenwesen oder vermöge der Beschaffenheit der Locomotive als räthlich und wünschenswerth darstellen sollte.

In den mit den k. Regierungen von Baiern und Sachsen wegen des Anschlusses der beiderseitigen Eisenbahnen geschlossenen Verträgen wurde betreffs der höchsten Fahrschnelligkeit auf die bestehenden Polizei-Vorschriften der contrahirenden Staaten mit dem Beisaze hingewiesen, daß die Geschwindigkeit nicht unter dasjenige Maß herab sinken dürfe, welches zur genauen Einhaltung der durch gegenseitiges Einverständniß festgesezten Fahr-Ordnung erforderlich ist.

Hinsichtlich der Schnellzüge, für welche eine höhere Fahrgebühr gefordert werden darf, verweisen wir auf die im §. 47 enthaltene Mittheilung aus den betreffenden Concessions-Urkunden.

§. 40.

c) Zusammenstellung der Züge [1]).

An der Spize des Zuges muß sich die arbeitende Maschine befinden; nur im Nothfalle ist das Gegentheil gestattet, dann aber darf höchstens die halbe Geschwindigkeit (§. 39) angewendet werden. Der Tender soll der Locomotive in der Regel nicht vorangehen; bloß ausnahmsweise kann dieß stattfinden, wenn eine Hilfslocomotive einem ankommenden Zuge entgegengesendet wird, dann bei Arbeitszügen, bei Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Speisen des Kessels der Locomotive.

Bei jedem Zuge müssen Personen- und Lastwagen mit Rükficht auf Sicherheit angemessen gereiht, und zwischen die Maschine und den ersten Personenwagen wenigstens Ein Wagen ohne Personen eingeschaltet werden. Das Vorausschieben eines Transportwagens zum Brechen des Glatteises oder eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees ist in unmittelbarer Verbindung mit solchen Zügen, mittels welcher Personen befördert werden, nicht gestattet. Mit Rükficht auf die Neigung der Bahn und auf die Belastung des Zuges muß die instructionsmäßige Anzahl kräftig wirkender Bremsen-Vorrichtungen vorhanden sein.

In Betreff der Länge der einzelnen Eisenbahnzüge ist vorgeschrieben, daß selbst bei günstigen Terrainverhältnissen in Einem Zuge

[1]) S. §§. 25—31 E. B.-Betriebs-Ordg.

bei Anwendung der Personenzugs-Geschwindigkeit (§. 39) nicht mehr als 100 —, bei Lastzugs-Geschwindigkeit aber nicht mehr als 200 Achsen gehen dürfen. Langholz soll nie mit Personen in demselben Zuge befördert werden.

Nachdem der zur Abfahrt bestimmte Zug zusammengestellt worden ist, muß die in der Instruction vorgeschriebene Revision stattfinden. Auf der Locomotive darf, außer dem hiezu dienstlich berufenen Personale, niemand ohne specielle Erlaubniß mitfahren.

§. 41.

d) Besondere Vorsichten beim Personen-Transport [1]).

Jeder Reisende hat den zur Aufrechthaltung der Ordnung, Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes erlassenen Vorschriften zu entsprechen, den in dieser Beziehung ertheilten Weisungen des Bahnaufsichts- und Zugbegleitungspersonals willige Folge zu leisten (§. 11), sich des Auf- und Absteigens, während der Zug im Gange ist, sowie des unnöthigen Oeffnens der Thüren, der Betretung der Plattform u. dgl. m. zu enthalten.

Personen, welche sich den durch Sicherheitsrükfichten gebotenen Anordnungen des Betriebspersonals nicht fügen wollen, können von der Beförderung oder von der Fortsezung der Fahrt ausgeschlossen werden.

Geladene Gewehre dürfen unter keinerlei Vorwand mitgenommen oder sonst auf der Eisenbahn befördert werden. Die Conducteure sind befugt, die mitgenommenen oder aufgegebenen Gewehre zu untersuchen. Bei der Beförderung von Militärpersonen, Gensdarmen oder anderen Sicherheitsorganen, bei welcher die Mannschaft mit anderen Reisenden einen und denselben Wagen einnimmt, hat der Commandant unmittelbar vor dem Einsteigen in Gegenwart eines Betriebsbeamten durch Einstossen des Ladstoks in den Lauf die Ueberzeugung zu geben, daß die Gewehre ungeladen sind. Bei größeren Militärtransporten aber, für welche eigene Trains oder doch ganz abgesonderte Waggons bestellt werden, ist von Seite der Betriebsorgane auf eine Untersuchung, ob die Gewehre geladen sind, nicht zu dringen; es muß lediglich der Anordnung der Militärbehörde anheimgestellt bleiben, in welchem Zustande sich die Gewehre solcher Transporte während der Fahrt befinden sollen. Wenn Gensdarmen bei Verfolgung eines Uebelthäters

[1]) S. §§. 9—13 E. V.-Betriebs-Ordg. Ausführlichere Bestimmungen sind in den Reglements der einzelnen Bahnunternehmungen enthalten.

oder aus anderen dringenden Dienstesrükſichten einen eben zur Abfahrt bereit ſtehenden Zug begleiten müſſen, und nicht mehr die zum Ausziehen des Schuſſes nöthige Zeit haben, ſo ſollen ſie wenigſtens den Zünder aus der Pfanne entfernen, den Hammer herablaſſen und hievon den Conducteur noch vor dem Einſteigen überzeugen [1]).

Von der Beförderung mit Perſonenzügen ſind überdieß ausnahmslos ausgeſchloſſen: Langholz Feuerwerkskörper, Knallpräparate Schießpulver und explodirende Stoffe, — in der Regel (§. 42) aber auch: Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere durch Reibung leicht entzündliche Stoffe, Flüſſigkeiten, welche durch Ausrinnen, und überhaupt Sachen, welche durch ihre Beſchaffenheit anderen Gegenſtänſtänden verderblich werden können [2]).

Schüblinge und Verhaftete ſollen in Wagen 3. Klaſſe abgeſondert von den übrigen Reiſenden befördert werden.

Militär-Separatzügen, mit welchen ausſchließlich Militärperſonen befördert werden, darf mit Ausnahme von Pferden und anderen mit Vorwiſſen des Commandanten den mitfahrenden Militärs etwa eigenthümlich gehörigen Thieren, keine andere lebende Fracht angeſchloſſen werden. Wenn jedoch kleinere Transporte von Militär mit gemiſchten Zügen zu befördern ſind, muß darauf Bedacht genommen werden, daß die allenfalls mitgehende lebende Fracht im Zuge zulezt und nicht unmittelbar nach jenen Waggons, in welchen ſich das Militär befindet, ſondern erſt nach eingefügten Laſtwagen gereiht werde [3]).

§. 42.

c) Beſondere Vorſichten beim Gütertransport [4]).

Im Allgemeinen haben die Eiſenbahn-Verwaltungen Vorſorge zu treffen, daß die zur Beförderung übernommenen Güter während des

[1]) S. die im Einverſtändniſſe mit der oberſten Polizeibehörde erlaſſene Verordnung des Handels-Miniſt. vom 12. Juli 1852 (Vdgsbl. Nr. 53).

[2]) Solche Sachen dürfen von den Reiſenden auch nicht in den Wagen mitgenommen werden; wer dawider handelt, iſt für jeden Schaden erſazpflichtig, welcher dadurch der Bahnanſtalt oder Mitreiſenden zugefügt wird.

[3]) S. Erl. des Handels-Miniſt. vom 14. Juli 1858 (Vdgsbl. Nr. 42). Den Militärcommandanten wurde bedeutet, daß ſie zwar eine dieſen Beſtimmungen zuwiderlaufende Zumuthung der Eiſenbahn-Verwaltungen in geziemender Art aufs entſchiedenſte zurükweiſen, jedoch in beſonderen Fällen dieſer Anordnung nicht eine zu enge begrenzte Anwendung geben und nicht weitere Anſprüche machen ſollen, als die Aufrechthaltung des Decorums und Rükſichten für die Truppen fordern.

[4]) S. §. 12 E. B.-Betriebs-Ordg. und Reglements der einzelnen Bahngeſellſchaften.

Transports vor schädlichen Einflüssen gehörig verwahrt werden; rücksichtlich gewisser Gegenstände aber sind besondere Maßregeln angeordnet worden.

Feuerwerkskörper, Knallpräparate, Schießpulver und explodirende Stoffe, Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere durch Reibung leicht entzündliche Stoffe, Flüssigkeiten, welche durch Ausrinnen oder überhaupt Sachen, welche durch ihre Beschaffenheit anderen Gegenständen verderblich werden könnten, müssen abgesondert von andern Gegenständen mit eigenen Frachtbriefen und unter einer genauen Erklärung aufgegeben und mit der nöthigen Vorsicht versendet werden. Wenn durch Außerachtlassung dieser Vorschrift, namentlich dadurch, daß solche Sachen heimlich den Frachten beigepakt werden, der Tod oder eine schwere körperliche Verlezung eines Menschen erfolgt, soll dieß Verschulden im erst gedachten Falle als Vergehen mit strengem Arreste von 6 Monaten bis zu einem Jahre, im anderen Falle als Uebertretung mit Arrest von 1—6 Monaten bestraft werden. Aber auch dann, wenn kein wirklicher Schaden entstanden ist, wird eine solche Unterlassung als Uebertretung mit einer Geldstrafe von 5—500 fl. österr. Währung oder mit Arrest von 3 Tagen bis 3 Monaten, und an den beim Eisenbahnbetriebe angestellten Personen mit strengem Arreste von 3 Tagen bis zu 3 Monaten, bei sehr erschwerenden Umständen bis auf 6 Monate geahndet [1]).

Zur Verpakung von Giftkörpern in größeren Quantitäten sind eingezapfte, innen mit starkem Papier beklebte Kisten (ohne Beschränkung auf ein bestimmtes Gewicht) zu nehmen; die Giftkörper selbst sind in Papier gehüllt hineinzulegen, die vollen Kisten aber wieder mit Papier genau zu verkleben, dann ist ein gut passender Dekel wie ein Schieber einzufügen und mit Pech, allenfalls unter Zusezung diken Terpentins, verrinnen zu lassen. Auf die Kiste ist „Gift" zu schreiben, dieselbe in eine zweite grössere, ebenfalls eingezapfte und hinlänglich starke Kiste zu sezen, worauf der Dekel zu befestigen, zwei Reifen darüber anzulegen und keine auf Gift hinweisende Aufschrift anzubringen ist [2]).

Um die Verbreitung der Rinderpest zu verhüten, wurde vorgeschrieben, daß jene Waggons, in welchen sich Vieh aus gesunden Ort-

---

[1]) S. §§. 335, 336, 431 und 432 Strafges. vom 27. Mai 1852 und §§. 599, 600, 702 und 703 des Militär-Strafges. vom 15. Jänner 1855.

[2]) S. Hofkanzlei-Dec. vom 15. Mai 1841 und Erl. des Handels-Minist. vom 28. Juni 1854 (Vdgsbl. Nr. 37). Ueber die Verpakung von Arsenik s. Erl. des Minist. des Innern vom 26. März 1849 (R. G. Bl. Nr. 193).

schaften befindet, beim Transporte von jenen, welche Vieh aus verdächtigen Orten enthalten, ferne gehalten, und daß alle Waggons, in welchen Rindvieh befördert wurde, nach jedesmaliger Benüzung von Abfällen, durch welche jene Krankheit verbreitet werden kann, sorgfältig gereinigt werden müssen; ferner daß das Melkvieh in keine mittelbare oder unmittelbare Berührung mit Schlachtvieh komme [1]).

Leichen müssen in gut verschlossenen Särgen verwahrt und von einem eigenen, vom Aufgeber hiezu bestimmten Individuum begleitet sein. Das Verheimlichen einer Leiche oder die Versendung unter einer falschen Declaration ist bei Geldstrafe verboten [2]). Leichenpässe d. i, die aus polizeilichen Rükſichten zur Weiterbeförderung einer Leiche erforderlichen amtlichen Legitimationen sind stämpelfrei [3]).

§. 43.

f) Vorsichten während der Fahrt [4]).

Wenn mehrere Züge nach einander von einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Personenzug einem Güterzuge erst 15 Minuten und einem anderen Personenzuge erst 10 Minuten, — ein Güterzug aber einem Personenzuge erst 5 Minuten nach der Abfahrt desselben folgen. Auch dürfen die Züge während der Fahrt sich einander nicht auf eine geringere Entfernung als von 500 Klaftern nähern. Auf das richtige Zuhalten dieses Zwischenraumes haben insbesondere die Bahnwächter einzuwirken.

Hat die Eisenbahn ein doppeltes fahrbares Geleise, so soll immer das in der Richtung des Zuges rechtsliegende Geleise befahren werden, ausgenommen den Fall, wenn eine Hilfsmaschine von einem auf der Bahn befindlichen Zuge gerufen wird. Wenn aber die Bahn nur Ein Geleise und bloß zum Ausweichen Doppelstreken hat, muß immer derjenige Zug, welcher das Nebengeleise zur rechten Hand hat, lezteres befahren, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt. Ausnahmen hievon sind nur auf den Stationen nach Maßgabe der den Bahnwächtern zu ertheilenden besonderen Vorschrift zuläſſig.

Arbeitszüge müssen wenigstens eine Viertelstunde vor der erwarteten früheſten Ankunft eines anderen Zuges das von diesem befahrene

---

[1]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 9. Februar 1852 (Vdgsbl. Nr. 14).

[2]) S. Erl. des Handels-Minist. vom 7. Jänner 1853 (Vdgsbl. Nrn. 4 und 13) und 11. October 1855 (Vdgsbl. Nr. 60).

[3]) S. Erl. des Finanz-Minist. vom 9. Juli 1856 (Vdgsbl. Nr. 30).

[4]) S. §§. 32 bis 40 E. B.-Betriebs-Ordg.

Geleise verlassen. Extrazüge (als welche in der Regel auch einzelne auf der Bahn verkehrende Maschinen zu behandeln sind) sollen vor dem Abgange allen Bahnwächtern avisirt und so eingerichtet werden, daß der Gang der regelmässigen Personenzüge keine Störung erleidet.

Das zur Beaufsichtigung eines Zuges bestimmte Begleitungspersonale muß einen zur wirksamen Beaufsichtigung und zum Erkennen der Signale angemessenen Plaz erhalten.

Jeder Locomotivführer muß im Dienste stets eine, nach einer Normal-Uhr regulirte Taschenuhr bei sich tragen; er darf nicht etwa verlorene Zeit durch Vermehrung der Geschwindigkeit über das erlaubte Maß (§. 39) einbringen. Seine Instruction hat die Fälle festzusezen, in welchen die im Allgemeinen erlaubte Fahrgeschwindigkeit angemessen zu verringern, oder der Zug gänzlich anzuhalten ist.

Bei der Fahrt durch oder in der Nähe von Ortschaften, Häusern, Scheuern u. dgl. muß das Aussprühen der Funken aus der Locomotive verhindert werden; — die Nichtbeobachtung der diesfalls vorgeschriebenen Vorsichten ist, wie überhaupt jede Handlung oder Unterlassung, aus welcher sich eine Feuersgefahr leicht vorausfehen läßt, als eine Uebertretung zu bestrafen [1]).

§. 44.

g) Signale [2]).

Die Eisenbahn ist mit Abtheilungszeichen, welche von den Zügen aus deutlich zu erkennen sind, und an den Wechselpuncten des Gefälls mit solchen Zeichen zu versehen, an denen man das Verhältniß der Höhe zur Länge ersehen kann. Auch müssen jene Streken, welche nie oder bloß zeitweise mit der größten Geschwindigkeit (§. 39) befahren werden dürfen, als solche durch unzweifelhafte, vom Zuge aus leicht sichtbare Signale bezeichnet werden.

Alle Bewegungen der Locomotive auf der Bahn müssen gehörig signalisirt werden. An Zügen, welche sich im Dunkeln bewegen, sind von außen Laternen anzubringen, welche sowohl die Richtung des Zuges erkennen lassen, als auch dem Zugspersonale möglich machen, die allenfällige Abtrennung eines Theils des Zuges leicht zu bemer-

---

[1]) S. §. 459 Strafgesz. vom 27 Mai 1852 und §. 731 Militär-Strafgesz. vom 15. Jänner 1855.

[2]) S. §§. 41—54 E. B.-Betriebs-Ordg. Eine ausführliche Vorschrift über die Signalisirung auf den Staatseisenbahnen wurde mit Erl. des Handels-Minist. vom 22. Juni 1853 (Vdgsbl. Nr. 51) bekannt gemacht.

ken. Auch muß jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit folgen soll, mit einem diesen Umstand anzeigenden Signale versehen sein.

Der Locomotivführer muß das Zeichen zum Achtgeben, Bremsen-Anziehen und -Loslassen, das Zugsbegleitungspersonale aber muß das Signal zum Halten oder Langsamfahren, die Bahnwächter endlich müssen einem herannahenden Zuge auf unzweideutige Art das Zeichen geben können, daß der sicheren Befahrung der Bahn kein Hinderniß entgegenstehe, oder daß langsam gefahren oder ganz still gehalten werden soll. Es ist daher eine solche Einrichtung zu treffen, daß jederzeit diese Signalisirung und eine sichere Communication zwischen dem Maschinisten und dem Zugsbegleitungspersonale stattfinden könne. Ueberdieß müssen der Eisenbahn entlang nach beiden Richtungen wenigstens die Signale gegeben werden können, daß der Zug nicht abgeht, — daß der Zug von der nächsten Station abgegangen ist, — daß eine Hilfsmaschine kommen soll. Die bisher genannten Signale müssen auch dann gegeben werden können, wenn kein Telegraf vorhanden, oder wenn der vorhandene Telegraf gestört ist.

An den Wechseln der durchgehenden Züge sind solche Zeichen anzubringen, daß sowohl bei Tag als auch im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleise dem kommenden Zuge geöffnet ist. Wechsel für durchgehende Züge, bei welchen, wenn sie nicht richtig gestellt sind, die Züge aus dem Geleise kommen können, sind nicht zulässig.

§. 45.

h) Betriebsstörungen, Unglüksfälle [1]).

Eine Bedingung des behördlichen Consenses zur Eröffnung des Betriebes einer Eisenbahn ist der von dem Concessionär zu liefernde Nachweis, daß die nöthige Vorsorge zur Verhütung von Unglüksfällen getroffen, und daß in gehöriger Beschaffenheit und hinreichender Menge diejenigen Mittel vorhanden seien, welche beim Eintritte eines Unglüksfalles zur Unterstüzung, Rettung und zur Abwendung grösserer Gefahren dienen mögen. Abgesehen nun von gewissen, auf Sicherheit des Lebens und Vermögens abzielenden Maßregeln, welche wir am geeigneten Orte berührt haben, ist den Eisenbahn-Betriebs-Unternehmungen und -Directionen überhaupt zur Pflicht gemacht, beim Betriebe alle Mittel anzuwenden, welche die Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, um Unglüksfällen vorzubeugen. Sollte sich dessen unge-

---

[1]) S. §§. 2, 7, 16—18 und 76 E. B.-Betriebs-Ordg.

achtet ein Unglüksfall ereignen, so sind alle Angestellten der Bahn unter strenger Verantwortung verpflichtet, den Verunglükten nach Möglichkeit die nöthige Hilfe angedeihen zu lassen, und alle Mittel anzuwenden, um dem erfolgten Uebel und dessen Weiterverbreitung möglichst Einhalt zu thun.

Wenn durch Elementarereignisse oder sonstige außerordentliche Vorkommnisse die Regelmässigkeit des Verkehrs gestört oder der Verkehr gänzlich unterbrochen wird, hat die Betriebs-Direction dafür zu sorgen, daß mit der zulässigsten Beschleunigung die gehörigen Mittel ergriffen und die entsprechenden Anstalten getroffen werden, um die Ursache der Störung oder Unterbrechung zu beseitigen und die möglichste Abkürzung der Verkehrsstörung zu erzielen. Namentlich soll, wenn die Beförderung der Post und der Reisenden auf der Eisenbahn selbst strekenweise nicht ausführbar ist, für deren anderweitige Beförderung nach Thunlichkeit gesorgt werden. Wer übrigens in solchen Fällen die Kosten der Weiterbeförderung zu tragen, und in wieferne die Zurükzahlung des erlegten Fahrpreises stattzufinden habe, ist nach den Aufnahmsbestimmungen (§. 59) und nach den Vorschriften über die Haftung der Eisenbahn-Unternehmer zu beurtheilen.

Die gänzliche oder theilweise Sperrung der Aufnahme von Personen und Waaren, welche durch unvorhergesehene Ereignisse für einige Zeit nothwendig wird, ist öffentlich kund zu machen.

Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen überwacht den Zustand der zur Verhütung von Unglüksfällen und zur Rettung erforderlichen Mittel, und ist berechtigt und verpflichtet, von der Betriebsunternehmung so wie von deren sämmtlichen Beamten und Dienern die schleunigste und wirksamste Abhilfe bei Betriebsstörungen und Unglüksfällen anzusprechen (s. oben §. 18).

Maßregeln gegen die Nachtheile des Monopols der Bahnunternehmer.

§. 46.

a) Bestimmungen über die Aufnahme von Personen und Sachen [1]).

Da die Eisenbahn-Privilegien das ausschliessende Befugniß zum Transporte von Personen und Gütern ertheilen (§. 2), durch eine solche monopolistische Stellung des Concessionärs aber manche Nachtheile für das, auf die Benüzung der Bahn angewiesene Publicum entstehen

[1]) S. §§. 4, 5, 7—9, 66, 77 und 94 E. B.-Betriebs-Ordg.

können, so hat die Regierung theils in den allgemeinen Gesezen über Eisenbahnen, theils in den Concessions-Urkunden einzelner Bahnunternehmungen solche Anordnungen getroffen, welche jenen Nachtheilen entgegenzuwirken geeignet sind. Dahin gehört zunächst die Verpflichtung der Concessionäre, alle Personen, welche die vom Ministerium genehmigten Aufnahmsbedingungen erfüllen, und die unter diesen Bedingungen zum Transporte übergebenen Sachen in der Ordnung, in welcher sie aufgegeben wurden, ohne Bevorzugung einer Partei zu gehöriger Zeit zu befördern, soweit es die vorhandenen Betriebsmittel möglich machen, und nicht ganz unvorhergesehene und unabwendbare Störungen des Betriebes eintreten (§. 59).

Uebrigens müssen die Bestimmungen über die Aufnahme von Personen und Sachen sowie Abänderungen derselben dem k. k. Finanz-Ministerium zur Genehmigung vorgelegt, hiernach 14 Tage früher, als sie in Wirksamkeit treten, öffentlich bekannt gemacht und in allen Bahnhöfen und Aufnahmsstationen zur allgemeinen Einsicht angeheftet werden. Sie müssen enthalten: Vorschriften über das Verhalten der Reisenden vor, während und bei Beendigung der Fahrt (namentlich auch über die gesezlich vorgeschriebenen Reiseurkunden [1]) und über die gefällsamtlichen Anordnungen), ferner Bestimmungen wegen Uebernahme der zur Beförderung geeigneten Sachen und über jene Urkunden, mit welchen solche Güter begleitet sein sollen, sowie über die Haftung des Bahnunternehmers für übernommene Sachen und deren Erfolglassung, endlich über die Lieferzeit [2]).

Von besonderen, in der oben erwähnten Richtung getroffenen Anordnungen heben wir folgende hervor:

In den Privilegien der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Theißbahn, der galizischen Karl-Ludwigsbahn, der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und centralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft und der böhmischen Westbahn wurde ausdrüklich bestimmt, daß wenn die Concessionäre einem Versender oder Frachtunternehmer unter gewissen Bedingungen eine Herabsezung der Gebühren gewähren,

[1]) Das gegenwärtige Paßsystem beruht auf der kais. Verordg. ddto. 9. Februar 1857 und auf den zur Durchführung derselben erlassenen Vorschriften ddto. 15. Februar 1857 (R. G. Bl. Nrn. 31 und 32). Wegen Einführung von Paßkarten im Verkehre mit Deutschland s. Verordg. ddto. 30. October 1859 (R. G. Bl. Nr. 199).

[2]) Die k. k. General-Inspection der Eisenbahnen hat dafür zu sorgen, daß die publicirten Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr genau beobachtet, und daß alle gegründeten Beschwerden in dieser Beziehung mit thunlichster Beschleunigung behoben werden.

sie auch jedem anderen Versender, welcher die nämlichen Bedingungen eingeht, zugestanden werden muß, so daß in keinem Falle eine persönliche Bevorzugung stattfinden darf.

Die Graz-Köflacher- und die Aussig-Teplizer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft ist verpflichtet worden, die Benüzung ihrer Bahn dem Publicum für Kohlen und andere Frachtentransporte ohne besondere Erschwerniß und ohne Bevorzugung der eigenen Producte zu gestatten, und überhaupt sich den Maßregeln zu fügen, welche von den k. k. Behörden zur Beseitigung einer monopolistischen Stellung der Bahnunternehmer für nothwendig erkannt werden.

Auch die Concessionäre der vorzugsweise für den Kohlentransport bestimmten Buschtiehrader Eisenbahn sind bei Ertheilung des Privilegiums ausdrüklich verpflichtet worden, sich allen Maßregeln zu fügen, welche von den k. k. Behörden zur Hintanhaltung einer Bevorzugung einzelner Parteien beim Kohlentransporte oder einer sonstigen monopolistischen Stellung für nothwendig erkannt werden.

§. 47.

b) Einfluß der Regierung auf die Festsezung der Preis-Tarife.

Die Fahrpreis-Tarife für Personen und Sachen sind vor ihrer Kundmachung so wie vor jeder Abänderung dem Ministerium vorzulegen; sie müssen gehörig bekannt gemacht, auf allen Bahnhöfen und Aufnahmsstationen zur allgemeinen Einsicht angeheftet, und während der Zeit, für welche sie erlassen wurden, sorgfältig beobachtet werden. Aenderungen derselben sind 14 Tage früher, als sie in Wirksamkeit treten sollen, zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Die General-Inspection (§. 18) ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Tarife genau eingehalten, und alle gegründeten Beschwerden in dieser Beziehung mit thunlichster Beschleunigung behoben werden [1]).

Die Tarifsäze anbelangend, war für die ersten concessionirten Eisenbahn-Unternehmungen (namentlich auch für die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn) in den Privilegiums-Urkunden eine Beschränkung nicht ausgesprochen worden. Erst das Concessionsgesez vom Jahre 1838 hatte im §. 8, lit. e der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, auf eine billige Herabsezung der Preise dann einzuwirken, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15% der Einlagen überschreiten. Die Eisenbahn-

[1]) §§. 4, 5, 7 und 77 E. B.-Betriebs-Ordg.

Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 dagegen spricht von dem Befugnisse der Regierung, aus öffentlichen Rükſichten übertriebene Anforderungen in den Tarifsäzen, Assecuranz- und anderen Nebengebühren, mit Rükſicht auf die bestehenden Rechte zu mässigen. Nach dem gegenwärtigen Concessionsgeseze vom Jahre 1854 endlich (§. 10, lit. e) soll bei der Festsezung des Tarifs für den Personen- und Sachentransport und für Nebengebühren auf sämmtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen u. s. w. angemessene Rükſicht genommen, auch von 3 zu 3 Jahren eine Revision der Tarife veranlaßt werden, und der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten bleiben, auf eine billige Preisherabsezung einzuwirken, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15% der Einlagen überschreiten.

Allein bei der Verleihung von Eisenbahn-Privilegien wurden von Fall zu Fall eigene, mehr oder weniger abweichende Bestimmungen über den Einfluß getroffen, welchen die Regierung auf die Festsezung der Transportgebühren zu nehmen berechtigt sein soll. Es ist daher angezeigt, hier diese Besonderheiten der einzelnen Eisenbahn-Unternehmungen im Wesentlichen mitzutheilen.

1. Bezüglich der Wolfsegg-Traunthaler Pferdebahn haben die Concessions-Urkunden ddto. 25. Jänner und 3. August 1853 die Einflußnahme der Staatsverwaltung auf die Feststellung der Frachtsäze ausdrüklich, aber ohne nähere Angabe vorbehalten, so daß hierüber die oben erwähnten Vorschriften des Concessionsgeseżes vom Jahre 1838 und der Betriebs-Ordnung vom Jahre 1851 als Richtschnur dienen.

2. Das zur Anlegung der Brünn-Rossicer Eisenbahn unterm 15. Jänner 1854 verliehene Privilegium berechtigt die Regierung, eine Ermässigung der Preise dann zu veranlassen, wenn der reine Gewinn 10% übersteigt.

3. Die priv. erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft ist bei Festsezung des Tarifs für die Eisenbahn Fünfkirchen—Mohács an die Einwilligung der Staatsverwaltung gebunden (Uebereinkommen ddto. 20. Juli 1853); doch wurde ihr gleich damals zugestanden, für die Beförderung von Waaren als Minimum eine Gebühr von 2 kr. CM. pr. Meile und Centner so lange abzunehmen, als nicht das Erträgniß im Vergleiche zu dem für die Tilgung des Anlage-Capitals festgesezten Plane eine Herabsezung dieses Tarifsazes thunlich macht.

4. Die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtpreise, welche die k. k. priv. österr. Staatseisenbahngesellschaft auf der nördlichen und südöstlichen Bahn einheben darf, ist laut Art. 8 der Concessions-Urkunde ddto 1. Jänner 1855 folgenden Begrenzungen unterworfen:

bei Reisenden in der I. Classe 20 kr. CM. pr. Person und österr. Meile,
" " II. " 15 " " " " " " "
" " III. " 10 " " " " " " "
für Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit { " " I. " 1 " " " Wiener Ctr. " "
" " II. " 1½ " " " " " " "
" " III. " 2 " " " " " " "

Die Frachtpreise der übrigen Gegenstände, die Nebengebühren, die Klassificirung der Waaren und die Frachtbedingungen werden nach dem Tarife der (aufgelösten) Betriebsdirection der südlichen Staatsbahn vom 24. Jänner 1852 bestimmt.

Ohne ausdrükliche Bewilligung der Staatsverwaltung darf die Gesellschaft die hier festgesezten Preise nicht überschreiten; sie ist jedoch befugt, dieselben im Ganzen oder bloß für einzelne Gegenstände für die ganze Ausdehnung oder nur für einzelne Streken der Bahn herabzusezen z. B. derart, daß die Preise für die Längen-Einheit bei grösseren Entfernungen abnehmen, und mit der Natur der Waaren und mit den Erleichterungen, welche deren Verfrachtung aus den Betriebsverhältnissen erwachsen, in Einklang gebracht werden. Uebrigens können die herabgesezten Preise innerhalb des oben angegebenen Maximums — jedoch nur nach einer 3 monatlichen Anwendung — wieder erhöht werden.

Jene Maximal-Preise sind in Gold- oder Silbermünze zu verstehen; die tarifmässigen Gebühren aber müssen in der Landeswährung eingehoben werden (§. 4).

Bei Schnellzügen, welche nur Waggons der I. und II. Klasse zu führen haben, dürfen die Preise um 20% unter der Bedingung erhöht werden, daß die Schnelligkeit der Fahrt nicht geringer ist, als die der Schnellzüge auf den durch den Staat selbst betriebenen Eisenbahnen.

Für die, demselben Actienvereine gehörige Bahn von Wien nach Neu-Szöny hat die Concession ddto. 28. April 1856 im §. 5 das schon im früheren Privilegium ddto. 4. August 1853 eingeräumte Recht, die Preise des Personen- und Sachentransportes nach Umständen festzusezen, bestätigt, zugleich aber der Staatsverwaltung vorbehalten, auf eine billige Herabsezung der Preise dann einzuwirken, wenn die reinen Erträgnisse dieser Bahn 15% der Einlagen überschreiten.

5. Die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft hat, laut ihres Privilegiums ddto. 26. August 1855, §. 7, die Verpflichtung, jedesmal die Genehmigung der festzusezenden Tarife nach Vorschrift des §. 10, lit. e des Concessionsgesezes vom 14. September 1854 (s. oben) zu erwirken.

6. Eine gleichlautende Bestimmung enthält der §. 8 des Privilegiums ddto. 20. November 1855 für die Buschtiehrader Eisenbahn-Gesellschaft, jedoch mit dem Beisaze, daß das der Staatsverwaltung vorbehaltene Recht der Mässigung des Gesellschaftsgewinnes dann eintritt, wenn der letztere 10% erreicht.

7. Von der Kaiserin Elisabeth-Bahn hat im Allgemeinen (laut §. 12 der Concessions-Urkunde ddto. 8. März 1856) bezüglich der Maximal-Preise dasselbe zu gelten, was oben (Absaz 4) über die k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft rükſichtlich ihrer nördlichen und südöstlichen Bahnen mitgetheilt wurde, mit dem Unterschiede jedoch, daß der einmal festgesezte Tarif ohne Genehmigung des Ministeriums weder im Ganzen noch für einzelne Bahnstreken oder Gegenstände verändert, also weder erhöht noch herabgesezt werden darf; ferner daß hinsichtlich der Schnellzüge, der Nebengebühren, der Klassificirung der Waaren u. s. w. auf die nördliche (dort aber auf die südliche) Staatseisenbahn verwiesen wurde.

Uebrigens wurde der Gesellschaft mit der a. h. Entschließung vom 8. September 1858 für die ersten 15 Betriebsjahre die Erhöhung des Frachten-Tarifs auf $1\frac{1}{4}$, $1\frac{3}{4}$ und $2\frac{1}{2}$ kr. pr. Wiener Centner und Meile mit dem Beisaze bewilligt, daß nach Ablauf dieser Zeit und sofort von 10 zu 10 Jahren eine Revision des Tarifs von Seite der Staatsverwaltung vorbehalten bleibe.

8. Die süd-norddeutsche Verbindungsbahn-Gesellschaft muß (§. 7 des Privilegiums ddto. 15. Juni 1856) die Genehmigung der Tarife nach §. 10, lit. e des Concessionsgesezes vom Jahre 1854 (siehe oben) jedesmal erwirken. Für die ersten 10 Jahre aber, vom Beginne des Betriebs der ganzen Bahn gerechnet, wurde „in Berükſichtigung der besonderen Betriebsverhältnisse und der Gebirgslage der Bahn" folgender Maximal-Tarif bewilligt:

bei Reisenden in der	I.	Klasse	20	kr.	C.M.	pr.	Person	und	österr.	Meile.
„ „	II.	„	15	„	„	„	„	„	„	„	„
„ „	III.	„	10	„	„	„	„	„	„	„	„
für Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit											
„ „	I.	„	$1\frac{1}{4}$	„	„	Wiener	Ctr.	„	„	„	„
„ „	II.	„	$1\frac{7}{8}$	„	„	„	„	„	„	„	„
a) auf der Hauptbahn „ „	III.	„	$2\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	„	„	„
b) auf der Flügelbahn (Jaroměř-Schwadowic)			2	„	„	„	„	„	„	„	„

Wegen Klassificirung der Güter ist sich an die Bestimmungen für die angrenzende nördliche Staatsbahn zu halten. Nach 10 Jahren soll eine Herabsezung dieses Tarifes nur dann stattfinden, wenn der

Reinertrag der ganzen Eisenbahn 15% des Anlage-Capitals übersteigt.

9. Rücksichtlich des Tarifes auf der Aussig-Teplizer Eisenbahn wurde im Privilegium ddto. 2 August 1856 einfach auf die Nothwendigkeit der Genehmigung nach dem Gesetze vom 14. September 1854 (siehe oben) hingewiesen.

10. Für das der Theißbahn-Gesellschaft concessionirte Eisenbahnnez, mit Einschluß der Streke Czegléd-Szolnok, gelten vermöge des Privilegiums ddto. 10. November 1856 (§. 17) und der a. h. Entschließung vom 11. Jänner 1858 folgende Tarifs-Beschränkungen:

bei Reisenden in der I. Klasse 20 kr. C.M. pr. Person u. österr. Meile.

„	„	II.	„	15	„	„	„	„	„	„
„	„	III.	„	10	„	„	„	„	„	„
für Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit	„	„	I.	„	1¼	„	„	Wiener Ctr.	„	„
	„	„	II.	„	1¾	„	„	„	„	„
	„	„	III.	„	2½	„	„	„	„	„

Rücksichtlich der Klassificirung der Waaren, des Frachtpreises anderer Gegenstände, der Nebengebühren und der Frachtbestimmungen ist sich so zu benehmen, daß dieselben auf keinen Fall höher und lästiger sein dürfen, als auf der südöstlichen Staatseisenbahn (siehe oben 4).

Der hier angegebene Waaren-Tarif hat übrigens nur bis Ende 1874 zu gelten; dann soll eine Revision desselben im Sinne des §. 10 des Concessionsgesezes vom Jahre 1854 (siehe oben) eintreten. Ohne Genehmigung der Staatsverwaltung darf der jeweilig festgesezte Tarif weder im Ganzen noch für einzelne Streken der Bahn oder für einzelne Gegenstände erhöht werden.

In Betreff der Geldwährung und der Schnellzüge gilt das oben bei der priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft Angeführte.

11. Die galizische Karl Ludwigsbahn-Unternehmung ist bei Festsezung der Preis-Tarife (§. 13 der Concessions-Urkunde ddto. 3. März 1857 und §. 15 jener ddto. 7. April 1858) folgenden Beschränkungen unterworfen:

Maximal-Preis für Reisende

in der I. Klasse 20 kr. C.M. pr. Person u. österr. Meile,
„ „ II. „ 15 „ „ „ „ „ „ „
„ „ III. „ 10 „ „ „ „ „ „ „

für Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit

in der I. Klasse 1¼ „ „ Wiener Ctr. u. österr. Meile,
„ „ II. „ 1½ „ „ „ „ „ „ „
„ „ III. „ 2½ „ „ „ „ „ „ „

Rücksichtlich der Klassificirung der Waaren, der Frachtpreise der

übrigen Gegenstände, der Nebengebühren und der Frachtbestimmungen ist sich so zu benehmen, daß sie auf keinen Fall höher und lästiger sein dürfen, als auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Doch steht den Concessionären frei, die Tarife unter die besprochenen Säze im Ganzen oder nur für einzelne Gegenstände, für die ganze Bahn oder nur für einzelne Streken herabzumindern, daß z. B. die Preise für die Längeneinheit bei größeren Entfernungen abnehmen, und mit der Natur der Waaren und mit den Erleichterungen, welche deren Verfrachtung aus den Betriebsverhältnissen erwachsen, in Einklang gebracht werden können. Die herabgesezten Preise können innerhalb des vorgezeichneten Maximums wieder erhöht werden.

Von 10 zu 10 Jahren sind die Tarifsäze einer Revision zu unterziehen; nach Verlauf der ersten 10 Jahre aber soll folgender Waaren-Tarif eintreten:

für Waaren der I. Klasse 1 kr. C.M. pr. Wiener Ctr. u. österr. Meile.
„ II. „ 1½ „ „ „ „ „ „ „ „
„ III. „ 2 „ „ „ „ „ „ „ „

Könnten jedoch die Concessionäre beweisen, daß die Eisenbahn bei diesem Tarife nicht einmal 7½ % Reinerträgniß des Anlage-Capitals liefern sollte, so sind sie berechtigt, eine verhältnißmäßige Erhöhung anzusprechen, während die Staatsverwaltung auf keinen Fall befugt sein soll, den Tarif unter das angeführte Maximum der Preise herabzusezen. Uebrigens sind auch hier die Maximal-Preise in Gold- oder Silbermünze zu verstehen; doch können die Transport-Gebühren selbst nur in der Landeswährung gefordert werden. Bei Schnellzügen ist eine Erhöhung um 20% gestattet, wenn die Fahrgeschwindigkeit nicht geringer ist, als bei den gleichartigen Zügen auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

12. Auf der Reichenberg-Zittauer Eisenbahn dürfen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung kommen, als für die königl. sächsischen Staatsbahnen. Die Gesellschaft hat dabei die von der österreichischen Regierung im Interesse ihrer Staatsangehörigen gestellten Anforderungen möglichst zu berüksichtigen, und in keinem Falle das österreichische Publicum bei der Benüzung der Eisenbahn ungünstiger als die königl. sächsischen Unterthanen zu behandeln. Auch muß sie rüksichtlich jener Güter, welche von Görlitz über Zittau nach Reichenberg oder umgekehrt oder über diese Stationen hinaus befördert werden, während der ersten 25 Jahre [1]) eine Ermäßigung der Trans-

[1]) D. h. solange unsere Regierung, kraft der im §. 11 des Privilegiums gegebenen Zusage, darauf verzichtet, einen unmittelbaren Bahnanschluß der Stadt Reichenberg an Görlitz anderen Unternehmern zu bewilligen oder selbst auszuführen.

portgebühren, welche mindestens dem tarifmäßigen Saze für 3 Bahnmeilen gleichkommt, eintreten lassen (Concessions-Urkunde ddto. 19. September 1857, §. 14).

13. Bei der Ueberlassung der Staatseisenbahnstreke von Krakau nach Oswieczim an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft wurde bedungen, daß Steinkohlen auf der Streke Szczakowa—Krakau um ermäßigte Preise befördert werden müssen (§. 25 der Concessions-Urkunde ddto. 26. Juni 1858).

14. Für die Concessionäre der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn wurde die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtpreise so bestimmt:

für Reisende in der I. Klasse 36 kr. öst. Whg. pr. Person u. öst. Meile.
" " II. " 27 " " " " " " " "
" " III. " 18 " " " " " " " "

für Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit:
" " I. " 1,1 " " " Zoll-Centner " " "
" " II. " 2,6 " " " " " " " "
" " III. " 3,3 " " " " " " " "

Diese Grenze darf ohne ausdrükliche Bewilligung der Staatsverwaltung nicht überschritten werden; wohl aber ist die Gesellschaft befugt, die Preise im Ganzen oder nur für einzelne Gegenstände, für die ganze Ausdehnung oder nur für einzelne Streken der Eisenbahn herabzusezen. Die herabgesezten Preise können (mit Ausnahme einiger Begünstigungen) nach 3 monatlicher Anwendung wieder erhöht werden. Bei Schnellzügen, welche nur Wagen der I. und II. Klasse führen, und mindestens 5 österr. Meilen in Einer Stunde (mit Inbegriff des Aufenthalts) durchlaufen, ist die Erhöhung der Gebühren um 20% gestattet. Wegen der Geldwährung gilt hier dasselbe, was für die österr. Staatseisenbahn-, die Kaiserin Elisabeth-, die Karl Ludwigsbahn- u. a. Gesellschaften bestimmt wurde.

Alle vorstehenden Bestimmungen haben auch auf die von derselben Gesellschaft übernommene Kaiser Franz Josefs-Orientbahn Anwendung.

15. Das Privilegium der böhmischen Westbahn ddto. 8. September 1859 §. 13 hat die Fahr- und Frachtgebühren folgenden Beschränkungen unterworfen:

für Reisende in der I. Klasse 36 kr. öst. Whg. pr. Person u. öst. Meile.
" " II. " 27 " " " " " " " "
" " III. " 18 " " " " " " " "

für Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit:
" " I. " 2 " " " Zoll-Centner " " "
" " II. " 2,75 " " " " " " " "
" " III. " 4 " " " " " " " "

In Betreff der Klassificirung der Waaren, des Frachtpreises der übrigen Gegenstände, der Nebengebühren und der Frachtbestimmungen ist sich so zu benehmen, daß sie keinesfalls höher und lästiger sein dürfen, als auf der nördlichen Staatsbahn.

Nach 10 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung auf den Hauptstreken gerechnet, und sofort von 10 zu 10 Jahren hat eine Revision des Tarifs im Sinne des §. 10 des Concessionsgesezes vom Jahre 1854 (siehe oben) einzutreten. Ueberdieß wurde der Regierung mit Rükficht auf die von ihr zugesagte Zinsengarantie das Recht vorbehalten, jederzeit nach Einvernehmung der Concessionäre eine Erhöhung oder Erniedrigung der Tarifsäze im Ganzen oder im Einzelnen zu verordnen. Bei Schnellzügen dürfen die Gebühren um 20% erhöht werden, wenn die Fahrgeschwindigkeit nicht geringer als auf der nördlichen Staatseisenbahn ist.

16. Die mit der königl. sächsischen Regierung wegen Anschlusses der beiderseitigen Eisenbahnen getroffene Uebereinkunft ddto. 31. December 1850 hat festgesezt, daß alle Tarifirungen, soweit es sich nicht um einen bloßen Localverkehr handelt, unter gegenseitiger Vernehmung erfolgen, und daß dabei auf die möglichste gegenseitige Annäherung Bedacht genommen werden soll, obgleich eine völlige Gleichstellung der beiderseitigen Tarifsäze nicht verlangt werden kann.

17. Eine ähnliche Vereinbarung enthalten die mit der königl. bairischen Regierung geschlossenen Verträge ddto. 21. Juni 1851 und 21. April 1856 über den Anschluß der österreichischen Eisenbahnen bei Kufstein, Salzburg und Passau, mit dem Beisaze, daß zwischen den beiderseitigen Unterthanen weder in Ansehung der Beförderungsweise noch der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden soll.

Schließlich erwähnen wir noch des in einigen neueren Eisenbahn-Privilegien gemachten Vorbehalts, die Erniedrigung der Frachtsäze für Lebensmittel im Falle einer außerordentlichen Theuerung der lezteren von Staatswegen zu verordnen. Die Regierung ist nämlich berechtigt, in dem gedachten Falle die zeitweilige Herabsezung auf der Kaiserin Elisabeth- und auf der süd-norddeutschen Verbindungs-Bahn bis zu ½ kr. C. M. für den Wiener Centner pr. österr. Meile, hingegen auf der Theißbahn, galizischen Karl Ludwigs-, böhmischen West-Bahn und auf den Bahnen der südlichen Staats- und lombardisch-venetianischen Eisenbahn-Gesellschaft bis auf die Hälfte des Maximalpreises zu verlangen.

§. 48.

Gesezliche Servituten an Bergwerks-Eisenbahnen [1]).

Jeder Bergbau-Unternehmer ist gesezlich verpflichtet, die Mitbenüzung seiner Schienenwege, soweit sein eigener Bergbau nicht leidet oder gefährdet wird, den benachbarten Bergwerksbesizern zum Transporte von Erzeugnissen und Bedürfnissen des montanistischen Betriebes gegen ein angemessenes Entgelt zu gestatten; doch kann er verlangen, daß ihm selbst die Beförderung überlassen und hiefür eine Vergütung der eigenen Transportkosten sowie höchstens 50 % derselben für Anlagekosten und außerordentliche Ereignisse gezahlt werden.

Der Vertrag, welchen die Betheiligten über die Einräumung solcher Dienstbarkeiten schließen, muß, damit er auch gegen die Hypothecargläubiger wirksam sei, von der k. k. Berghauptmannschaft sowohl hinsichtlich der Nothwendigkeit der Servitut als auch der Angemessenheit des verabredeten Entgelts bestätigt werden. Diese Behörde hat dabei insbesondere zu erwägen, daß durch unnöthige und bedeutende Belastungen oder durch das Zugeständniß überspannter Gegenleistungen wohlerworbene Rechte der Gläubiger ungebührlich beeinträchtigt oder völlig aufgehoben, so aber dem Credite des Bergwesens geschadet werden würde. Wenn jedoch die betreffenden Gewerken sich über die Mitbenüzung der Eisenbahn nicht vereinigen können, indem z. B. die Nothwendigkeit einer solchen Dienstbarkeit widersprochen oder das hiefür verlangte Entgelt als überspannt verweigert wird, hat die Berghauptmannschaft sowohl über die Verpflichtung und deren Umfang, als auch über den Betrag der Vergütung mit Rüksicht auf die an Ort und Stelle (allenfalls mit Zuziehung von Kunstverständigen) ermittelten technischen und öconomischen Verhältnisse zu entscheiden; stets aber nur auf die mindest lästige und jeden Nachtheil thunlichst beseitigende Mitbenüzung, daher auch dann gegen die Servitut zu erkennen, wenn die geforderte Mitbenüzung der Bahn durch anderweitig thunliche Vorkehrungen entbehrlich erscheint.

Die von der landesfürstlichen Bergbehörde bestätigten Verträge und die von ihr gefällten Erkenntnisse werden in die Vormerkbücher dieser Behörde und auch in das beim Gerichtshofe befindliche Bergbuch eingetragen; sie sind auch gegen die Pfandgläubiger des dienenden und herrschenden Gutes wirksam. Im Falle der Feilbietung des lezteren

---

[1]) S. §§. 191—197, 269 und 270 allg. Berggef. vom 23. Mai 1854, §§. 99 und 100 der zu diesem Gesezе erlassenen Vollzugsvorschrift vom 25. September 1854.

im Executionswege oder im Gantverfahren gebührt dem Besizer des ersteren das stillschweigende gesezliche Pfandrecht für seine, nicht über ein Jahr ausständige Forderung an der für die Mitbenüzung der Eisenbahn schuldigen jährlichen Leistung und zwar mit dem Vorrechte vor anderen Hypothecar-Gläubigern des nämlichen Schuldners. Uebrigens hat der Servitutsinhaber bezüglich des bei Ausübung der Dienstbarkeit entstandenen Schadens nicht nur sein eigenes, sondern auch seiner Untergebenen Verschulden zu verantworten.

In Betreff der Buschtiehrader Eisenbahn, welche vorzugsweise für den Kohlentransport bestimmt ist, hat die Concessions-Urkunde ddto. 20. November 1855 die Unternehmer verpflichtet, auf eigene Kosten zu jedem, innerhalb des Buschtiehrader Bergreviers zur Zeit der Verleihung des Bahnprivilegiums bestandenen Kohlenförderungsschachte unbedingt, — zu einem später entstandenen Schachte aber, auf Verlangen der Gewerken, nur dann Zweigbahnen in Verbindung mit der Hauptbahn zu erbauen und für die Dauer der Kohlenförderung zu betreiben, wenn aus der durchsunkenen Kohlenablagerung bei jedem einzelnen Förderungsschachte ein jährliches Frachterträgniß von wenigstens 500.000 Centnern guter Kohle für die Dauer von 20 Jahren oder darüber hinaus als vorhanden erkannt und nachgewiesen wird [1]). Uebrigens muß ein durchgehends gleicher Frachtpreis für alle diese Kohlenwerke bestehen.

---

[1]) Die Grundlage dieses Erkenntnisses hat die von der landesfürstlichen Bergbehörde mit Zuziehung der Direction der Eisenbahngesellschaft vorgenommene commissionelle Erhebung zu bilden.

Vierter Abschnitt.

Gefälls-Vorschriften [1].

§. 49.

Verpflichtungen der Parteien.

Jeder Reisende, welcher auf einer österreichischen Eisenbahn befördert werden will, sowie die Parteien, welche die Bahn zur Versendung von Gütern benüzen, haben die einer gefällsamtlichen Behandlung unterliegenden Sachen derselben gehörig zu unterziehen. Diese Vorschrift muß ausdrüklich in den von den Eisenbahn-Verwaltungen öffentlich kundzumachenden Aufnahmsbedingungen bemerkt werden [2].

Vermöge des vom Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen publicirten Reglements für den Güterverkehr (§. 6) obliegt die Befolgung aller gesezlichen Vorschriften hinsichtlich der Versteuerung und der Zollcontrole den Eigenthümern der Waaren (resp. dem Absender und Empfänger); diese bleiben der Bahnverwaltung gegenüber dafür allein verantwortlich. Die Bahnverwaltung ist auch durch den ausdrüklichen, im Frachtbriefe erklärten Wunsch der Versender nicht verpflichtet, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter zu vermitteln, und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben oder andere öffentliche Gebühren vorzuschießen; sie ist vielmehr befugt, diese Vermittlung einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist. Falls sie aber selbst unter der Voraussezung, daß die vorschriftmäßigen Declarationen und Legitimationspapiere dem Frachtbriefe beiliegen, sich dazu herbeiläßt, so übernimmt sie doch dadurch keine Verantwortlichkeit. Sollte etwa der Ab-

---

[1] Die Vorschriften über gefällsamtliche Beaufsichtigung der Bahnunternehmungen s. oben §. 20; von dem Verhältnisse der lezteren zu dem Postgefälle handelt der §. 15.

[2] S. §. 94 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851.

sender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie im gegebenen Falle gesezlich nicht zuläſſig ist, so wird angenommen, daß er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn-Verwaltung diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet. In dem Falle übrigens, wo sie ein ihr mittels Frachtbriefs an den Grenzen des Zollvereins übergebenes Gut zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeclaration zuläſſige Zollstelle im Zollvereine ohne vom Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere übernommen hat, ist ihr der Absender und Empfänger für allen Schaden verantwortlich und regreßpflichtig, welcher ihr als Waarenführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maßgabe der Declaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeclaration aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Verſäumniſſen der Frachtbrief-Declaration des Versenders erwächst [1]).

Mit diesen Grundsäzen stimmen die Reglements der österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften im Wesentlichen überein. Dieselben erinnern ausdrüklich, daß jeder Reisende die gefällsamtlichen Vorschriften genau zu beobachten, und daß jede Partei selbst für die gefällsamtliche Freimachung der Frachtgegenstände zu sorgen habe, daß jedoch ausnahmsweise die leztere von dem Transport-Expedite über ausdrükliches, in dem Frachtbriefe bemerktes Verlangen des Versenders besorgt werden könne, ohne daß aber die Bahnanstalt hiedurch irgend eine Haftung übernimmt.

Ausführlich hat in der lezteren Beziehung das Reglement der pr. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Art. 47) bestimmt, daß auf Verlangen des Aufgebers, welches im Frachtbriefe ersichtlich sein muß, die Beamten der Gesellschaft die Erfüllung der Vorschriften über die

---

[1]) Kraft Uebereinkommens der deutschen E. V.-Verwaltungen ddto. 21. Juli 1856 hat die Verwaltung der Aufgabe-Station darauf zu halten, daß die Legitimationspapiere der Sendung in Ordnung sind. Sollte eine der E. V.-Verwaltungen wegen Nichtbefolgung der Zoll- und Steuervorschriften bei einer Sendung in Anspruch genommen werden, so hält sie sich zunächst an jene Verwaltung, bei welcher das Versehen vorgekommen ist, und diese regressirt sich an den Absender. Bei dem mehrere Bahnen berührenden directen Güterverkehre soll von der das Gut übernehmenden Verwaltung mit der Uebernahme desselben auch die aus dem steueramtlichen Begleitscheine hervorgehende Verpflichtung mit übernommen werden, und zwar unter gänzlicher Befreiung der überliefernden Verwaltung, soweit der lezteren selbst nicht ein vertretbares Versehen zur Last fällt. Uebrigens werden die Verwaltungen die für ihren Bereich bestehenden Zoll- und Steuervorschriften sich gegenseitig mittheilen.

Verzollung und Verzehrungssteuer übernehmen, und die betreffenden Gebühren vorschußweise entrichten dürfen, insofern dieses weder in der Aufgabs- noch in der Bestimmungsstation geschehen kann. In diesem Falle müssen dem Frachtbriefe die vorgeschriebenen Zolldocumente (d. i. eine deutlich geschriebene, das Bruttogewicht, die Zeichen und Nummern der Colli, das Nettogewicht und den Werth der Waare, die Gattung nach der Bezeichnung des Zoll-Tarifes jenes Landes, wohin das Gut bestimmt ist, enthaltende Erklärung in duplo) beigegeben und deren Gattung und Nummer auf demselben bezeichnet sein. Uebrigens übernimmt die Gesellschaft für solche Amtshandlungen keinerlei Verantwortlichkeit; auch ist sie, wenn sie Ursache zu haben glaubt, nicht verpflichtet, dem Verlangen des Absenders zu willfahren. Sollte der Leztere für die gefällsamtliche Freimachung auf Durchzugsstationen keine Mittelsperson bestimmt haben, so kann die Gesellschaft, wenn sie sich damit nicht befassen will, sie einem Commissionär zuweisen, um die Expedition nicht zu verzögern. Ist der Sendung kein Zolldocument beigegeben, so muß dieser Abgang auf dem Frachtbriefe bezeichnet und angemerkt werden, daß der Versender dieselben nachschiken werde. Alle Anstände, welche von einem Zoll- oder Gefällenamte wegen unrichtiger Declaration erhoben werden, fallen dem Versender zur Last, welcher überdieß der Gesellschaft für jeden hieraus entspringenden Schaden verantwortlich ist.

Zollvorschriften für den Eisenbahnverkehr.

§. 50.

Ansage-Verfahren.

Die allgemeinen Vorschriften der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vom Jahre 1835 sind für den durch Eisenbahnen vermittelten Waarenverkehr in manchen Puncten modificirt worden. Jene Verträge, welche die Regierung mit fremden Staaten wegen des Anschlusses der beiderseitigen Eisenbahnen abgeschlossen hat [1]), bezweken in ihren die Zollbehandlung betreffenden Bestimmungen die thunlichste Erleichterung der Ein-, Aus- und Durchfuhr der Güter; insbesondere aber wurde in dem zwischen Oesterreich einerseits und den Regierungen

[1]) Vertrag mit Sachsen ddto. 31. December 1850 (R. G. Bl. 1851 Nr. 80) und 1. März 1860 [bezüglich der Eisenbahn Reichenberg—Zittau]; mit Baiern ddto. 21. Juni 1851 (R. G. Bl. 1852 Nr. 31) und 21. April 1856 (R. G. Bl. Nr. 100); mit Sardinien ddto. 19. Juni und 23. Juli 1856 (R. G. Bl. Nr. 208 und 1857 Nr. 197).

In Betreff der Klassificirung der Waaren, des Frachtpreises der übrigen Gegenstände, der Nebengebühren und der Frachtbestimmungen ist sich so zu benehmen, daß sie keinesfalls höher und lästiger sein dürfen, als auf der nördlichen Staatsbahn.

Nach 10 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung auf den Hauptstreken gerechnet, und sofort von 10 zu 10 Jahren hat eine Revision des Tarifs im Sinne des §. 10 des Concessionsgesezes vom Jahre 1854 (siehe oben) einzutreten. Ueberdieß wurde der Regierung mit Rükficht auf die von ihr zugesagte Zinsengarantie das Recht vorbehalten, jederzeit nach Einvernehmung der Concessionäre eine Erhöhung oder Erniedrigung der Tarifsäze im Ganzen oder im Einzelnen zu verordnen. Bei Schnellzügen dürfen die Gebühren um 20% erhöht werden, wenn die Fahrgeschwindigkeit nicht geringer als auf der nördlichen Staatseisenbahn ist.

16. Die mit der königl. sächsischen Regierung wegen Anschlusses der beiderseitigen Eisenbahnen getroffene Uebereinkunft ddto. 31. December 1850 hat festgesezt, daß alle Tarifirungen, soweit es sich nicht um einen bloßen Localverkehr handelt, unter gegenseitiger Vernehmung erfolgen, und daß dabei auf die möglichste gegenseitige Annäherung Bedacht genommen werden soll, obgleich eine völlige Gleichstellung der beiderseitigen Tarifsäze nicht verlangt werden kann.

17. Eine ähnliche Vereinbarung enthalten die mit der königl. bairischen Regierung geschlossenen Verträge ddto. 21. Juni 1851 und 21. April 1856 über den Anschluß der österreichischen Eisenbahnen bei Kufstein, Salzburg und Passau, mit dem Beisaze, daß zwischen den beiderseitigen Unterthanen weder in Ansehung der Beförderungsweise noch der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden soll.

Schließlich erwähnen wir noch des in einigen neueren Eisenbahn-Privilegien gemachten Vorbehalts, die Erniedrigung der Frachtsäze für Lebensmittel im Falle einer außerordentlichen Theuerung der lezteren von Staatswegen zu verordnen. Die Regierung ist nämlich berechtigt, in dem gedachten Falle die zeitweilige Herabsezung auf der Kaiserin Elisabeth- und auf der süd-norddeutschen Verbindungs-Bahn bis zu ½ kr. C. M. für den Wiener Centner pr. österr. Meile, hingegen auf der Theißbahn, galizischen Karl Ludwigs-, böhmischen West-Bahn und auf den Bahnen der südlichen Staats- und lombardisch-venetianischen Eisenbahn-Gesellschaft bis auf die Hälfte des Maximalpreises zu verlangen.

§. 48.

Gesezliche Servituten an Bergwerks-Eisenbahnen [1]).

Jeder Bergbau-Unternehmer ist gesezlich verpflichtet, die Mitbenüzung seiner Schienenwege, soweit sein eigener Bergbau nicht leidet oder gefährdet wird, den benachbarten Bergwerksbesizern zum Transporte von Erzeugnissen und Bedürfnissen des montanistischen Betriebes gegen ein angemessenes Entgelt zu gestatten; doch kann er verlangen, daß ihm selbst die Beförderung überlassen und hiefür eine Vergütung der eigenen Transportkosten sowie höchstens 50 % derselben für Anlagekosten und außerordentliche Ereignisse gezahlt werden.

Der Vertrag, welchen die Betheiligten über die Einräumung solcher Dienstbarkeiten schließen, muß, damit er auch gegen die Hypothecargläubiger wirksam sei, von der k. k. Berghauptmannschaft sowohl hinsichtlich der Nothwendigkeit der Servitut als auch der Angemessenheit des verabredeten Entgelts bestätigt werden. Diese Behörde hat dabei insbesondere zu erwägen, daß durch unnöthige und bedeutende Belastungen oder durch das Zugeständniß überspannter Gegenleistungen wohlerworbene Rechte der Gläubiger ungebührlich beeinträchtigt oder völlig aufgehoben, so aber dem Credite des Bergwesens geschadet werden würde. Wenn jedoch die betreffenden Gewerken sich über die Mitbenüzung der Eisenbahn nicht vereinigen können, indem z. B. die Nothwendigkeit einer solchen Dienstbarkeit widersprochen oder das hiefür verlangte Entgelt als überspannt verweigert wird, hat die Berghauptmannschaft sowohl über die Verpflichtung und deren Umfang, als auch über den Betrag der Vergütung mit Rüksicht auf die an Ort und Stelle (allenfalls mit Zuziehung von Kunstverständigen) ermittelten technischen und öconomischen Verhältnisse zu entscheiden; stets aber nur auf die mindest lästige und jeden Nachtheil thunlichst beseitigende Mitbenüzung, daher auch dann gegen die Servitut zu erkennen, wenn die geforderte Mitbenüzung der Bahn durch anderweitig thunliche Vorkehrungen entbehrlich erscheint.

Die von der landesfürstlichen Bergbehörde bestätigten Verträge und die von ihr gefällten Erkenntnisse werden in die Vormerkbücher dieser Behörde und auch in das beim Gerichtshofe befindliche Bergbuch eingetragen; sie sind auch gegen die Pfandgläubiger des dienenden und herrschenden Gutes wirksam. Im Falle der Feilbietung des lezteren

---

[1]) S. §§. 191—197, 269 und 270 allg. Berggef. vom 23. Mai 1854, §§. 99 und 100 der zu diesem Gesezе erlassenen Vollzugsvorschrift vom 25. September 1854.

Jene Gegenstände, deren Ein-, Aus- oder Durchfuhr einem unbedingten Verbote unterliegen, dürfen auch nicht auf der Eisenbahn ein- oder ausgeführt werden. Ist aber zur Vornahme des Zollverfahrens eine besondere Bewilligung erforderlich, wie z. B. bei der Einfuhr von Gegenständen des Staatsmonopols, so muß diese Bewilligung bei jenem Zollamte eingebracht werden, von welchem das Zollverfahren gepflogen wird.

Die nach den allgemeinen Zollgesezen dem Waarenführer obliegenden Verpflichtungen hat bei dem hier gestatteten Ansage-Verfahren, insoferne nicht eine Ausnahme festgesezt wurde, der Zugführer unter Haftung der Eisenbahn-Verwaltung.

Uebertretungen der erwähnten Vorschrift ddto. 18. September 1857 werden nach den für die Untersuchung und Bestrafung von Zollgefälls-Uebertretungen überhaupt bestehenden Normen behandelt und sind, wenn nicht eine andere Strafbestimmung darauf Anwendung findet, mit einer Vermögensstrafe von 2 bis 50 Gulden zu ahnden [1]).

§. 51.

Fortsezung.

Die besonderen Vorsichten, welche bei der Gestattung des Ansage-Verfahrens beim Eisenbahnverkehre vorgezeichnet wurden, beziehen sich theils auf die gefällsamtliche Beaufsichtigung der Stationsplätze, theils auf die Beschaffenheit der Frachtwagen [2]).

Die dem Eisenbahn-Betriebe gewidmeten Gebäude und die auf den Stationsplätzen vorhandenen Räume sind nach Maßgabe der §§. 271—285 der Zoll-Ordnung vom J. 1835 der gefällsamtlichen Controle unterworfen, und können von den hiezu berufenen Beamten und Angestellten durchsucht (revidirt) werden [3]). Sobald ein Wagenzug auf dem Bahnhofe des Grenz-Zollamtes angekommen ist, soll jener Theil des Bahnhofes, wo der Zug anhält, für den Zutritt anderer Personen als der des Dienstes wegen anwesenden Beamten und Angestellten der Staatsbehörden und der Eisenbahn abgeschlossen, und der für die mitgekommenen Reisenden bestimmte Ausgang unter gefällsamtliche Auf-

---

[1]) Vgl. §. 372 des Gefällsstrafges. vom 11. Juli 1835.

[2]) In Betreff der Fahrordnung auf den die Zoll-Linie berührenden Eisenbahnen s. oben §. 36.

[3]) Die den Localverhältnissen entsprechenden Bestimmungen hat die Finanz-Landesbehörde im Einvernehmen mit der Eisenbahnverwaltung zu treffen.

sicht gestellt werden. Die Zulassung anderer Personen in den abgeschlossenen Raum darf erst nach Beendigung der Amtshandlung des Zollamtes stattfinden.

Die Frachtwagen, welche für den Waaren- und Effectentransport verwendet werden, sollen in der Regel so eingerichtet sein, daß der Ladungsraum durch Schlösser leicht und sicher, d. h. in der Art abgesperrt werden kann, daß man die unter Verschluß desselben gelegten Waaren nicht ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren hinwegzunehmen oder auszutauschen vermag. Wenn jedoch die Ladung aus Sachen besteht, deren Umfang die Verladung in dem von festen Wänden umschlossenen Raume nicht gestattet, so muß die Anlegung eines sicheren zollamtlichen Verschlusses durch Deken, Verschlußleinen, Ketten oder eiserne Stangen gehörig vorbereitet sein. Auch dürfen für den Transport von Gegenständen, deren Menge für die Zollbehandlung nach der Anzahl der Zugthiere oder nach dem Tragvermögen des Transportmittels bemessen zu werden pflegt, mit Bewilligung der Finanz-Landes-Direction unbedekte Frachtwagen verwendet werden. Alle Frachtwagen sind mit fortlaufenden Nummern, die unbedekten überdieß mit der Angabe ihres amtlich constatirten Tragvermögens zu versehen, und außerdem, so ferne Wagen verschiedener Eisenbahnen die Zoll-Linie überschreiten, mit der allenfalls durch die Anfangsbuchstaben anzudeutenden Benennung jener Unternehmung, welcher sie gehören, deutlich zu bezeichnen. Auch jene Abtheilungen des Frachtwagens, welche ganz abgesonderte Ladungsräume bilden, sind mit Buchstaben nach alphabetischer Ordnung zu bezeichnen. Uebrigens dürfen sich in Frachtwagen, Locomotiven und Tendern keine geheimen oder schwer zu entdekende, zur Aufnahme von Gütern oder Effecten geeignete Räume und in Personenwagen nur die gewöhnlichen Seitentaschen befinden.

Die Frachtwagen sind in Folge einer schriftlichen Anmeldung der Eisenbahn-Verwaltung [1]) entweder, bevor sie zu Fahrten über die Zoll-Linie verwendet werden, von einem an der Eisenbahn gelegenen Zollamte oder beim erstmaligen Vorkommen an der Grenze von dem Eintritts-Zollamte zu prüfen und zu bezeichnen. Wird bei der Prüfung ein Anstand nicht erhoben, so hat das Zollamt ein Pare der Anmeldung nach beigefügter Bestätigung des Befundes an die Bahnverwaltung zurükzustellen, den Wagen mit der amtlichen Bezeichnung

---

[1]) Die Anmeldung ist in doppelter Ausfertigung einzubringen und soll die Nummern, Buchstaben und sonstige Bezeichnung der Wagen angeben.

neben der fortlaufenden Nummer desselben zu versehen, und sämmtliche an der Eisenbahn gelegenen Zollämter des Zollgebietes zu verständigen. Uebrigens ist die Zollbehörde berechtigt, zu jeder Zeit zu verlangen, daß ihr die Personen- und Frachtwagen, Locomotive und Tender, wenn sie nicht eben im Gebrauche stehen, zur Besichtigung gestellt werden. Wird ein für zulässig erkannter Frachtwagen dauernd außer Gebrauch gesezt, so ist hievon die schriftliche Anmeldung dem Zollamte, welches die geschehene Prüfung bestätigte, zu machen, und dieses verständigt die übrigen Zollämter an der Bahnlinie.

In Betreff der Verladung ist vorgeschrieben, daß Waaren und Reise-Effecten sowohl nach dieser Eigenschaft als nach dem Bestimmungsorte, wo sie dem Zollverfahren unterzogen werden sollen, abgesondert verpakt werden. Ist aber die Menge der nach einem und demselben Orte abgehenden Waaren und Reise-Effecten so gering, daß für beide zusammen Ein Wagen hinreicht, so darf die Verladung in Einem Wagen stattfinden, wenn derselbe mit von einander geschiedenen und besonders verschließbaren Abtheilungen versehen ist. Unter der nämlichen Bedingung dürfen auch Waaren und Reise-Effecten verschiedener Bestimmungsorte in einen und denselben Wagen aufgenommen werden.

Nach Thunlichkeit soll der Bahnzug so geordnet werden, daß alle über die Zoll-Linie eingehenden Frachtwagen (ohne Unterbrechung durch andere Wagen) hintereinander folgen, und daß die bei den Zollämtern an der Grenze oder im Innern des Landes zurükbleibenden Frachtwagen von dem Zuge leicht getrennt werden können.

§. 52.

Fortsezung.

In der Regel wird der Ladungsraum der Wagen oder abgesonderten Wagenabtheilungen mittels besonderer Schlösser, welche die Eisenbahn-Verwaltung anzuschaffen hat, verschlossen, und neben den Schlössern wird der zollamtliche Verschluß mittels Bleisiegels angebracht; die Schlüsseln aber werden dem Zollamte des Bestimmungsortes unter versiegeltem Umschlage zugesendet. Ausnahmsweise wird der amtliche Verschluß mittels Drahtschnüren und Siegelblei an dazu vorbereiteten Deken, Verschlußleinen, Ketten oder eisernen Stangen (§. 51) angelegt. Auch kann der Vorsteher des Zollamtes die Anlegung des Collien-Verschlusses in dem Falle gestatten, wo wegen der geringen Menge der Frachtgüter die Verwendung eines ganzen Wagens oder einer ge-

sonderten Wagenabtheilung nicht zulässig erscheint, und auch die Benüzung eines an der Außenseite des Wagens anzubringenden sperrbaren Behältnisses nicht stattfindet.

Ob eine amtliche Begleitung der Wagenzüge einzuleiten sei, wird mittels einer besondern Verfügung bestimmt. Dieselbe kann stattfinden: a) für den Eisenbahnzug vom Eintritts-Zollamte bis zum Bestimmungsorte oder bis zu einem vorher gelegenen Zollamte, und in diesem Falle werden die unter Siegel gelegten Schlüssel den begleitenden Finanzwach-Angestellten übergeben, oder b) dort, wo das Eintritts-Zollamt weder unmittelbar an der Zoll-Linie noch in der Art gelegen ist, daß von ihm aus die Bahnstreke zwischen der Zoll-Linie und seinem Standorte genau beobachtet werden kann, für diese Streke. Den Begleitern muß nach ihrer Wahl ein Sizplaz auf einem der Wagen oder, falls auf der Deke derselben keine Size vorhanden sind, ein solcher Plaz, daß sie den ganzen Zug zu überschauen vermögen; bei der Rükkehr aber, insofern ein Waarentransport nicht zu überwachen ist, ein Plaz in einem Personenwagen II. Klasse unentgeltlich eingeräumt werden.

Wenn die amtliche Begleitung nicht stattfindet, so hat der Zugführer die unter Amtssiegel gelegten Schlüssel gegen Empfangsbestätigung zu übernehmen und unter eigener Verantwortung mit unverlezтem Siegel gegen Bescheinigung abzuliefern.

Ueberdieß sind die mit der Controle des Eisenbahnverkehrs und der betreffenden Zollämter besonders beauftragten Beamten der leitenden Finanzbehörden und der Finanzwache befugt, die Wagenzüge während des Aufenthalts an den Stazionsplätzen und auch, soweit es thunlich ist, während der Fahrt zu untersuchen, wobei ihrem Ersuchen um Auskünfte und Hilfeleistung von Seite der Angestellten der Eisenbahn bereitwillig entsprochen werden soll. Hinsichtlich der Legitimations-Urkunden solcher Finanzbeamten und ihres Anspruches auf unentgeltliche Beförderung s. oben §. 20.

§. 53.

Fortsezung.

Reise-Effecten und die mit demselben Bahnzuge unter Ladungsraum-Verschluß (§. 52) weiter gehenden Fracht- und Eilgüter sind vom Zollamte gleich nach dem Eintreffen des Zuges zu jeder Zeit abzufertigen. Die Vollziehung des Zollverfahrens mit andern Gegenständen ist auf die, im §. 118 der Zoll-Ordnung vom Jahre 1835 bestimmte Zeit beschränkt. Demgemäß haben Grenz-Zollämter

die vorgeschriebenen Amtshandlungen zu allen Stunden des Tages, die Mittagsstunde ausgenommen, und die in einem inneren Zollgebiete aufgestellten Aemter während der in jedem Orte festgesezten Amtsstunden zu pflegen.

Ueber die für jede Abfertigungsstation bestimmten Waaren und Reise-Effecten sind gesonderte Ladungslisten nach dem Formulare A auszufertigen. Als bevollmächtigt zur Ausstellung und Uebereichung derselben Namens der Eisenbahn-Verwaltung wird jener Angestellte der Bahn betrachtet, unter dessen Fertigung sie überreicht werden.

Formular A. **N. N. Eisenbahn.**

Ladungs-Liste Nr. . . .

über die Waaren- und Reise-Effecten, welche mit der am . . . . 18 . . um . . . Uhr von . . . abgehenden Eisenbahnfahrt nach . . . . befördert werden, und zu dem (Benennung des Zollamtes) **in . . . zur Amtshandlung zu stellen sind.**

1	2	3	4	5	6	7	8	9			10				11		12	13
Fortlaufende Nummer der Waaren-erklärung.	Anzahl	Gattung	Zeichen	Nummer	Gewicht	angeblicher Inhalt	Empfänger	verladen in den Frachtwagen			dazu gehörige Papiere				Anzahl der an die Wagen und Wagenabtheilungen angelegten		Anmerkung.	Wiener Gewicht
	der Colli.										zollamtliche Ausfertigungen			andere Urkunden				
					Zollpfund			Anzahl	Marke	Nummer	Anzahl	des Amtes	Nummer	Anzahl	Schlösser	Bleisiegel		Pfund.

Im Ganzen . . . . Frachtwagen mit . . . . Collien Sporco . . . . Centner . . . . Pfund Wiener Gewicht.

Hierüber wurde der Anfageschein Nr. . . . ddto. . . . . 18 . . ausgefertigt.

N. am . . . . .

Fertigung des Zollamtes. Unterschrift des Bahn-Expedienten.

Die Angabe der Waaren-Gattung und die Ausfüllung der 4. und 5. Rubrik darf unterbleiben, wenn über die Waare bereits eine, deren Gattung und Menge angebende Ausfertigung eines österr. Zollamtes vorhanden ist. In diesem Falle wird in der 10. Rubrik die Gattung und Nummer der Ausfertigung mit dem Namen des Zollamtes berufen, die Zahl der dazu gehörigen Collien aber und deren Gesammtgewicht blos summarisch angesezt. Dann braucht in der 7. Rubrik blos die allgemeine Bezeichnung „Waaren" angesezt zu werden.

Ueber die Reise-Effecten, welche in eigenen Pakwagen, aber gleichzeitig mit den Reisenden befördert werden, sind Ladungslisten nur summarisch nach der Collienzahl zu verfassen.

Wenn Waaren für zwei oder mehrere Abfertigungsstationen mit demselben Bahnzuge befördert werden, ist nebst den Ladungslisten auch eine Hauptübersicht nach dem Formulare B auszufertigen.

Formular B. **N. N. Eisenbahn.**

Haupt-Uebersicht

des Waarenzugs Nr. . . ., welcher am . . . 18 . . um . . . Uhr von . . . . abgegangen ist.

Der unterzeichnete Expedient der . . . . . Eisenbahn . . . . übergibt dem k. k. . . . Amte in . . . . über die aus . . . . eingelangten Waaren und Reise-Effecten die hier verzeichneten Ladungslisten in der vorgeschriebenen Anzahl von Ausfertigungen und zwar:

1	2	3	4	5	6
Nummer der Ladungsliste.	Die Vornahme des Zollverfahrens hat zu geschehen auf der Station	Anzahl der geschlossenen Frachtwagen.	Anzahl der Collien oder Stücke. Waaren-	Reisegepäk-	Anmerkung.

N. am . . 18 . .

Eingetragen im Ansageschein-Register unter Nr. . . .

N. am . . 18 . .

Fertigung des Zollamtes

N. N.

Güter-Expedient der . . Eisenbahn.

§. 54.

Zollverfahren mit Einfuhrgütern.

Wenn über die Zoll-Linie eingehende Frachtgüter und Reise-Effecten dem Anſage-Verfahren unterzogen werden ſollen, ſo müſſen ſie ſchon im Auslande, bez. im Zoll-Ausſchluſſe in Frachtwagen von der im §. 51 beſchriebenen Einrichtung verladen werden. In den Perſonenwagen dürfen ſich bei Ueberſchreitung der Grenze nur ſolche nicht zollpflichtige Kleinigkeiten befinden, welche der Reiſende in der Hand oder ſonſt unverpakt unter eigener Obhut bei ſich führt. Auf den Locomotiven und Tendern dürfen nur ſolche Gegenſtände vorhanden ſein, welche die Angeſtellten oder Arbeiter der Eiſenbahn auf der Fahrt ſelbſt zum perſönlichen Gebrauche oder zu dienſtlichen Zweken nöthig haben. Waaren und Effecten, welche ſich anderswo als in den vorſchriftmäßig eingerichteten Frachtwagen vorfinden, werden als Gegenſtände einer verſuchten Zollverkürzung behandelt [1]).

Unmittelbar nach dem Eintreffen des Zuges beim Eintritts-Zollamte oder, falls mit dieſem das ausländiſche Austritts-Zollamt zuſammengelegt iſt, nach geſchehener Abfertigung von Seite des lezteren hat der Beſtellte der Eiſenbahn (der Zugsführer) die Ladungsliſten in 3facher Ausfertigung [2]) ſammt dazu gehörigen Waarenerklärungen, Frachtbriefen u. ſ. w., bez. auch die Hauptüberſicht (§. 53) in einfacher Ausfertigung dem Eintrittsamte zu überreichen. Wird aber der Zug von der Grenze an amtlich begleitet, ſo iſt die Hauptüberſicht den Begleitenden ſchon an der Grenze zu übergeben. Das Zollamt überzeugt ſich von der vorgeſchriebenen Beſchaffenheit der Locomotive, Ten-

---

[1]) Eine Ausnahme findet hinſichtlich der Reiſewagen der mit demſelben Bahnzuge ankommenden Reiſenden inſoferne ſtatt, als ſelbe mit dem darauf befindlichen Gepäke eingehen dürfen. Auch kann die Finanz-Landes-Direction über Anſuchen der Eiſenbahnunternehmung geſtatten, daß für den Fall, wo die Menge der abgeſondert zu ladenden Waaren oder Effecten zu gering iſt, um einen Frachtwagen für ſie zu verwenden, an der Außenſeite der Perſonenwagen anzubringende Behälter benüzt werden, welche aber zur Anlegung des Raumverſchluſſes eingerichtet, wie Frachtwagen (§. 51) nummerirt, geprüft u. ſ. w. ſein müſſen.

[2]) Das 3. Pare der Ladungsliſte iſt dazu beſtimmt, nach geſchehener Stellung der Waaren zum Zollamte mit der amtlichen Beſtätigung verſehen und an die Bahnverwaltung ausgefolgt zu werden. Dieß unterbleibt, wenn die Ladungsliſten nur in zweifacher Ausfertigung überreicht worden ſind. Ueber jene Gegenſtände aber, welche die Eiſenbahn entweder gleich beim Eintrittsamte oder auf einer Station, wo ſich kein Zollamt befindet, verlaſſen und folglich beim Eintrittsamte vollſtändig abgefertigt werden ſollen, iſt die Ladungsliſte nur in Einem Pare zu überreichen.

der und Personenwagen (§. 51), von der Unverletztheit des Ladungsraum-Verschlusses, von der Uebereinstimmung der Ladungslisten mit der Hauptübersicht und mit den beigelegten Urkunden u. s. w., legt den amtlichen Verschluß (§. 52) an, und fertigt für jeden einzelnen Bestimmungsort einen Ansageschein aus, welcher mit einem Exemplare der Ladungsliste, der Hauptübersicht und mit den zu derselben gehörigen Urkunden, ferner mit den Schlüsseln zum Wagenverschlusse unter einem versiegelten Umschlage oder in der dazu bestimmten versperrten Tasche dem Zugführer, bez. der Begleitungs-Mannschaft übergeben wird. Dagegen wird diesen Personen das dritte Pare der Ladungsliste offen übergeben. Die Abfertigung hat mit solcher Beschleunigung zu geschehen, daß der Eisenbahnzug nicht über die im Fahrplane bestimmte Zeit aufgehalten werde.

Im Bahnhofe des Bestimmungsortes werden die erwähnten Papiere und Schlüsseln, gleich nachdem der Zug zum Stillstehen gebracht worden ist, dem Zollamte übergeben, welches sich von der Unverletztheit des Raumverschlusses, von der Uebereinstimmung der Frachtwagen mit dem Ansagescheine und Ladungslisten und von dem Vorhandensein der in den lezteren als beigeschlossen bezeichneten Urkunden überzeugt, sodann vor allem zur Eröffnung des die Reise-Effecten enthaltenden Wagens schreitet, und diejenigen, bei deren Untersuchung keine gebührenpflichtigen Gegenstände vorgefunden werden, der Eisenbahn-Verwaltung zur Verfügung stellt. Die anderen Frachtwagen aber müssen, falls der Zug nicht während der Amtsstunden (z. B. zur Nachtzeit) ankömmt, unter amtliche Aufsicht gestellt werden. Nach Eröffnung der Wagen werden die Waaren-Collien unter Beiziehung des hiezu bestimmten Bahnbeamten unter Verschluß gelegt und in die zollamtlichen Magazine aufgenommen, worauf das eine Pare der Ladungsliste mit der Uebernahmsbestätigung des Zollamtes versehen und der Eisenbahn-Verwaltung ausgefolgt wird. Der Staatsschaz übernimmt jedoch durch diese Bestätigung eine Haftung nur für die Zahl der Päke oder Behältnisse, keineswegs für die angegebene Gattung, Menge und Beschaffenheit der Waaren oder Effecten [1]). Das weitere Verfahren mit den eingelagerten Waaren richtet sich nach der Bestimmung derselben, wie solche aus der schon vorliegenden oder nachträglich eingebrachten Declaration zu entnehmen ist [2]). Eine Si-

---

[1]) Vgl. §. 234 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vom J. 1835.

[2]) Fahrpost-Sendungen sind nach den besonderen Anordnungen der Finanz-Minist.-Erlässe vom 15. October 1850 Z. 30641 und 27. Juli 1853 Z. 448 zu behandeln.

herstellung aber, welche sonst beim Ansage-Verfahren von dem Aussteller der Waarenerklärung rüksichtlich der ihm obliegenden Verbindlichkeiten entweder im Baren oder in österr. Staatspapieren oder mittels Bürgschaft in der Regel geleistet werden muß, ist hier nicht zu fordern, wenn die Bestimmungen der mitgetheilten Vorschrift beobachtet worden sind. Die durch Eisenbahnzüge nach Oesterreich gebrachten Waaren und Effecten werden in dieser Beziehung, so wie in Betreff der Zulässigkeit einer nachträglich einzubringenden Declaration, dann der Verzollung nach dem Ergebnisse der zollamtlichen Untersuchung gleich den Fahrpostsendungen behandelt. Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung verpflichtet, die Sendung unter Ladungsraum-Verschluß mit Beobachtung des für Durchfuhrgüter vorgeschriebenen Verfahrens unter eigener Haftung ins Ausland zu schaffen, und den Lagerzins dem Zollamte zu entrichten,

a) wenn die Partei, für welche die Sendung bestimmt ist, dem Zollamte nicht längstens binnen 3 Monaten, vom Tage der amtlichen Einlagerung an, die Annahme der Sendung anzeigt, und die etwa fehlende tarifmäßige Declaration einbringt, oder

b) wenn der Adressat die Gegenstände nicht annehmen zu wollen erklärt, oder

c) wenn derselbe die Waare nicht sogleich erhebt, nachdem entdekt worden ist, daß sie sich zur Aufnahme in die amtlichen Niederlagen nicht eignet, oder in einen solchen Zustand überzugehen droht, in welchem die amtliche Verwahrung unzulässig ist.

Uebrigens wurde die erwähnte Begünstigung mit dem ausdrüklichen Vorbehalte zugestanden, sie im Falle eines Mißbrauchs zu widerrufen.

Eine besondere Anordnung wurde rüksichtlich jener Güter getroffen, welche an einem Grenzpuncte, wo eine österr. Eisenbahn anfängt (also nicht die Fortsezung einer fremden Bahn ist), zur Versendung in das österr. Zollgebiet oder durch dasselbe auf die Eisenbahn gebracht werden. Wenn dieselben noch vor der Uebergabe an die Eisenbahn dem entsprechenden Zollverfahren vollständig unterzogen, d. i. verzollt oder mittels Begleitscheines angewiesen, bez. unter Collienverschluß gelegt worden sind, so bedarf es nicht der besprochenen Verladung in Coulissenwagen unter Ladungsraum-Verschluß. Sollen aber derlei Güter an ein Amt im inneren Zollgebiete mittels bloßen Ansageseins zur schließlichen Abfertigung angewiesen werden, so sind sie vor der Verladung auf die Eisenbahnwagen mit der vorgeschriebenen doppelten Declaration zu dem Zollamte zu stellen. Dieses hat sich durch die äußere Besichtigung der Collien von der Uebereinstimmung mit den

Angaben der Declaration zu überzeugen, und dieß auf beiden Exemplaren der lezteren zu bestätigen, eine Abwiegung jedoch oder die innere Untersuchung geschlossener Collien nur dann vorzunehmen, wenn der dringende Verdacht einer unrichtigen Angabe und eines beabsichtigten Unterschleifs obwaltet. Auf ähnliche Weise wird auch das Reisegepäk vor der Verladung besichtigt, falls nicht die Eisenbahnverwaltung selbst auf die vorhergehende Revision, bez. Verzollung desselben gedrungen hat. Auf Grund der Ladungslisten, welche die Eisenbahn-Verwaltung nach der unter zollamtlicher Aufsicht geschehenen Verladung verfaßt und in 3 Parien überreicht, wird vom Zollamte der Ansageschein (wie oben) ausgefertigt.

Da übrigens während der Beförderung eines Eisenbahnzuges, welcher zollamtlich verschlossene Frachtwagen mit sich führt, durch ein zufälliges Ereigniß (z. B. durch Abspringen der Reife an Oelfässern oder anderen Collien mit Flüssigkeiten, durch Zerplazen oder Aufreiben von Säken mit Kaffee, Reis u. dgl.) die Nothwendigkeit eintreten kann, den Raumverschluß abzunehmen, um das Weitergreifen der Waarenbeschädigung zu verhindern, so hat die zur Vollziehung der hier mitgetheilten Zollvorschriften erlassene Finanz-Minist.-Verordnung ddto. 18. September 1857 (Vdgsbl. Nr. 45), Abs. IV. den Zugführer ermächtigt, in solchen dringenden Fällen den Raumverschluß abzunehmen, jedoch nur unter Beiziehung eines Angestellten entweder der Finanzverwaltung, der politischen oder gerichtlichen Behörde oder eines Mitgliedes des Gemeinde-Vorstandes oder, wenn solche Personen in der Nähe nicht vorhanden sind, wenigstens zweier Zeugen. Der Zugführer soll sich mit einer schriftlichen Bestätigung des Ereignisses von Seite der beigezogenen Personen versehen und den Vorfall unverzüglich nach dem Eintreffen in einer Station, wo sich ein Zollamt, eine Finanzwach-Abtheilung oder ein anderes Organ der Finanzverwaltung befindet, demselben anzeigen und, sofern dieses Organ mit den erforderlichen Mitteln versehen ist, um Wiederanlegung des amtlichen Verschlusses ersuchen.

§. 55.

Zollverfahren mit Ausfuhrgütern.

Wenn Güter, welche auf der Eisenbahn ins Ausland oder in einen Zollausschluß gesendet werden, der gewöhnlichen Untersuchung an der Grenze nicht unterzogen werden sollen, so müssen sie schon bei einem an der Eisenbahn im Innern des Landes gelegenen Zollamte dem gesezlichen Zollverfahren unterzogen werden. In einem

solchen Falle hat das Zollamt des Versendungsortes die für den Waaren-Austritt überhaupt vorgeschriebenen Amtshandlungen, also nach Umständen die äußere Besichtigung und theilweise die innere Untersuchung zu pflegen, und jene amtlichen Ausfertigungen und Bestätigungen vorzunehmen, welche sonst für Austrittsämter vorgeschrieben sind, vor denen noch ein Ansageposten vor der Zoll-Linie aufgestellt ist. Die Waaren aber werden unter amtlicher Aufsicht in die verschließbaren Eisenbahnwagen [1]) verladen, und die einzelnen Wagen oder Wagenabtheilungen unter Ladungsraum-Verschluß gelegt. Auf Grundlage der von der Bahnverwaltung in doppelter Ausfertigung übergebenen Ladungslisten wird sodann die gesammte Waarensendung mittels Eines Ansagescheines an das Austritts-Zollamt angewiesen, und der Zugführer erhält ein Exemplar der Ladungsliste offen, das andere jedoch sammt dem Ansagescheine und dem Schlüssel zum Wagenverschlusse unter einem versiegelten Umschlage oder in der hiezu bestimmten versperrten Tasche.

Das Grenz-Zollamt, welchem die Ueberwachung des wirklichen Austrittes der Waaren obliegt, hat nach Ankunft des Bahnzuges den Ansageschein sammt Ladungslisten zu übernehmen, sich von deren Uebereinstimmung mit der Anzahl und Bezeichnung der Wagen, so wie von der Unverletztheit des Ladungsraum-Verschlusses zu überzeugen, den letzteren zu öffnen, und die Ladung, wenn kein gegründeter Anlaß zur Untersuchung derselben vorhanden ist, über die Zoll-Linie zu entlassen. Wo das österr. Zollamt mit dem ausländischen Eintritts-Zollamte zusammengelegt ist, soll die Entlassung im Einvernehmen mit dem letzteren geschehen, diesem daher die Sendung übergeben werden. Ist aber das Austrittsamt so gelegen, daß von ihm aus die Eisenbahn bis zur Zoll-Linie nicht genau beobachtet werden kann, so hat der Austritt unter amtlicher Begleitung zu geschehen. Die Bestätigungen über solche Güter, deren Austritt von der Partei ausgewiesen werden muß, ertheilt das Zollamt des Versendungsortes, nachdem ihm die Ladungsliste und der Ansageschein von dem Austrittsamte zurükgesendet worden ist.

---

[1]) Wenn sich das Zollamt nicht im Bahnhofe selbst befindet, so werden die Waaren unter Verschluß und amtlicher Begleitung in den Bahnhof geschafft; dort aber ist vor der Verladung in die verschließbaren Frachtwagen der an den Waarenbehältnissen befindliche Verschluß abzunehmen.

§. 56.

Zollverfahren mit Durchfuhrgütern.

Durchfuhrgüter, welche das österr. Zollgebiet im ununterbrochenen Eisenbahntransporte durchziehen, dürfen unter folgenden Bedingungen mittels des bloßen Ansageschein-Verfahrens, also ohne innere zollamtliche Untersuchung beim Ein- und Austritte abgefertiget werden:

a) Der Transport hat in verschließbaren Wagen (§. 51) unter Ladungsraum-Verschluß und in der Regel ohne Umladung während des Durchzuges zu geschehen.

b) Andere im Zollgebiete verbleibende Waaren dürfen nicht jenen Durchfuhrgütern in dem nämlichen Wagen (Wagen-Abtheilung) beigeladen werden [1]).

c) Die Declaration, welche in zweifacher Ausfertigung beigebracht werden soll, hat

1. den Inhalt der Sendung wenigstens nach den allgemeinen Benennungen der Abtheilung des Zoll-Tarifs wahrheitgemäß anzugeben [2]), und

2. die Verbindlichkeit auszudrüken, den höchsten tarifmäßigen Eingangszoll und im Falle des nicht erwiesenen Wiederaustrittes der Waare die nach jenem Zolle zu bemessende Strafe zu erlegen. Wenn dieses leztere Erforderniß fehlt, oder wenn die Declaration nicht von einer bekannten sichern Person [3]) ausgefertigt ist, so haften für die Erfüllung der genannten Verbindlichkeit die Eisenbahn-Verwaltungen, durch deren Vermittlung der Transport durch das Zollgebiet stattfindet, und zwar

---

[1]) Die Finanz-Landesbehörde kann jedoch in Fällen, wo wegen der geringen Menge der Güter die Verwendung eines ganzen Wagens, einer gesonderten Wagenabtheilung oder eines an der Außenseite angebrachten sperrbaren Behältnisses nicht zuläßig erscheint, die Anlegung des Collien-Verschlusses gegen dem gestatten, daß besondere Vorsichten zur Verhinderung eines Austausches der Collien gebraucht werden.

[2]) Von der tarifmäßigen Benennung kann bei den, unter Ladungsraum-Verschluß aus dem Auslande einlangenden Durchfuhrgütern, nach dem Ermessen des Amtsvorstandes, abgegangen werden, und es genügt die commercielle Benennung oder der Frachtbrief, wenn sich die Eisenbahn-Verwaltung verpflichtet, bei dem Austrittsamte eine Declaration mit der oben vorgeschriebenen Einrichtung beizubringen. Erst nach Beibringung einer solchen Declaration hat das Austrittsamt die Waare abzufertigen.

[3]) Wer als eine bekannte und sichere Person zu betrachten ist, bestimmt der §. 134 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vom J. 1835.

zunächst diejenige, gegen welche der Beweis vorliegt, daß die in ihrer Ladungsliste angeführte Waare zur Zeit der Uebergabe an das die Sendung abfertigende Zollamt nicht mehr vorhanden war. Wenn aber ein Zweifel darüber obwaltet, auf welcher Streke die Waare in Verstoß gerieth oder unterschlagen wurde, so haften die Bahnverwaltungen solidarisch sowohl miteinander als mit dem Aussteller der Waarenerklärung.

d) Wenn zur Durchfuhr von Gegenständen der hier vorkommenden Art nach den allgemeinen Zollvorschriften eine besondere Bewilligung erforderlich ist, so muß dieselbe schon bei dem Eintrittsamte beigebracht werden.

e) Der Durchfuhrzoll ist, so ferne überhaupt dessen Entrichtung stattfindet, mit dem höchsten tarifmäßigen Betrage in der Regel bei dem Austrittsamte, auf ausdrükliches Verlangen aber des Declaranten oder der Eisenbahn-Verwaltung auch beim Eintrittsamte einzuheben [1]).

Wenn die eben angeführten Bedingungen vorhanden sind, hat das Eintrittszollamt die Durchfuhrgüter nach der im §. 54 mitgetheilten Vorschrift zu behandeln und mittels Ansagescheines an das Austrittsamt anzuweisen; dieses aber benimmt sich im Allgemeinen nach den im §. 55 enthaltenen Anordnungen, und hat nach Umständen den noch nicht bezahlten Durchfuhrzoll einzuheben.

Durchfuhrgüter endlich, welche aus dem inneren Zollgebiete auf der Eisenbahn über die Zoll-Linie in das Ausland oder in einen Zollausschluß gesendet werden sollen, ohne der gewöhnlichen Untersuchung an der Zoll-Linie unterzogen zu werden, sind dem im §. 55 dargestellten Verfahren wie Ausfuhrgüter zu unterziehen.

§. 57.

Transport von Tabak [2]).

Wenn Tabakblätter, Tabak-Halb- und Ganzfabricate auf Eisenbahnen von Seite des k. k. Tabakgefälls in eigener Regie, ohne Dazwischenkunft dritter Personen (Unternehmer), zur Versendung übergeben werden, dürfen diese Güter in keinem Falle am Bahnhofe oder in ein

---

[1]) Die Uebernahme der oben c) und e) erwähnten Haftung wird schon durch die Ueberschrift der Ladungslisten ausgedrükt. Dieselbe lautet: „Ladungsliste über Waaren, welche zur Durchfuhr durch das österr. Zollgebiet im ununterbrochenen Eisenbahntransporte mittels des Ansageschein-Verfahrens bestimmt sind".

[2]) Erl. des Handels-Minist. vom 31. October 1853 (Vdgsbl. Nrn. 77 und 80).

Magazin der Eisenbahn gelagert, sie müssen jederzeit sogleich in besonderen Waggons, an welche der gefällsamtliche Verschluß anzulegen ist, verladen werden. Die Tabakfabriks-Verwaltung hat das Aufgabsamt von jedem abzusendenden Transporte eine angemessene Zeit vorher zu verständigen, um es in den Stand zu sezen, die erforderliche Zahl Lastwagen bereit halten und sie nach Beschaffenheit und Menge der Sendung beladen zu können. Bei der Uebergabe des Materials an die Bahnexpedition intervenirt ein Gefälls- oder Finanzwach-Organ, indem es bei der Untersuchung des Zustandes der Colli und ihres amtlichen Verschlusses mitzuwirken, bei vorkommenden Beschädigungen zur inneren Beschau zu schreiten, den Befund hierüber auf den Frachtdocumenten mitzufertigen, der Verladung in die Waggons beizuwohnen und an die lezteren den amtlichen Verschluß anzulegen hat. In der Abgabsstation wird dieser Verschluß wieder von einem Gefällsorgane abgenommen, die Ausladung der Tabakgüter überwacht und im Falle eines Anstandes auf die oben angedeutete Weise verfahren.

Wenn jedoch das hier dargestellte Verfahren in Ermanglung der Finanzwach- oder Gefällsorgane nicht stattfinden kann, so kommen auch bei der Versendung von Tabak die allgemeinen Bestimmungen über den Frachtenverkehr zur Anwendung.

Fünfter Abschnitt.

Privatrechtliche Beziehungen des Eisenbahn-Transports.

§. 58.

Entscheidungsquellen.

Das Transportverhältniß beruht auf dem zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Reisenden oder Versendern von Sachen geschlossenen Lohnvertrage [1]). Da die Eisenbahn-Verwaltungen die von der Regierung genehmigten Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Sachen (§. 46) veröffentlicht haben, muß angenommen werden, daß derjenige, welcher die Bahn in der einen oder anderen Weise benüzt, sich auch ohne ausdrükliche Erklärung den betreffenden Aufnahmsbestimmungen unterwerfe, und es ist dieß in den lezteren auch geradezu und deutlich gesagt. Zunächst dienen also derlei Reglements, Statuten, Ordnungen u. s. w. kraft der stillschweigenden Einwilligung als Entscheidungsquellen für das Transportverhältniß, selbst wenn ihr Inhalt in die dabei üblichen Urkunden (Personenbillets, Fahrkarten, Frachtbriefe, Aufnahmsscheine u. dgl.) nicht aufgenommen worden ist [2]). Bei der Auslegung dieser Vertragsbestimmungen hat man sich an die, bei der Auslegung der bürgerlichen Gesezе und der Verträge überhaupt geltenden Regeln zu halten, jedoch so, daß eine darin vorkommende undeutliche Aeußerung zum Nachtheile der Bahnanstalt erklärt werden müßte [3]).

---

[1]) §. 1151 a. b. G. B. „Wenn jemand sich zur Dienstleistung . . . . . gegen „einen gewissen Lohn im Gelde verpflichtet, so entsteht ein Lohnvertrag."

[2]) Vgl. insbesondere hinsichtlich der Ersazpflicht der Eisenbahnunternehmer den §. 1317 a. b. G. B. und §. 19 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851.

[3]) §. 914 a. b. G. B. „Die im ersten Theile (§. 6) in Hinsicht auf die Aus-

Es versteht sich übrigens von selbst, daß in einzelnen Fällen durch eine ausdrükliche Verabredung der beiden Contrahenten von den sonst allgemein giltigen Transportbestimmungen abgewichen werden kann. Dabei ist aber wohl zu beachten, ob und inwieweit der betreffende Betriebsbeamte zur Abschließung solcher Verträge Namens der Eisenbahnanstalt bevollmächtigt sei [1]). Sollte jedoch die Entscheidung einer, das Transportverhältniß berührenden Rechtsfrage weder aus dem besonderen Uebereinkommen noch aus den von der Bahnunternehmung publicirten Reglements ꝛc. entnommen werden, so kommen für diesen concreten Fall die allgemeinen bürgerlichen Gesezе zur ergänzenden Anwendung.

Zur Entscheidung von privatrechtlichen Ansprüchen, welche zwischen einer Eisenbahnverwaltung und Reisenden, bezüglich Versendern oder Empfängern von Gütern erhoben werden, sind die ordentlichen Civilgerichte (§. 8) berufen, insoweit nicht auch in dieser Beziehung [wie z. B. über das Entschädigungsverfahren (§. 76)] besondere Anordnungen der Reglements ꝛc. zur Richtschnur dienen. Da jedoch die specielle Ueberwachung des Eisenbahnbetriebes und der genauen Beobachtung der kundgemachten Fahrordnung, Preistarife und Aufnahmsbestimmungen sowie die Behebung aller dießfalls vorkommenden Beschwerden des Publicums der k. k. General-Inspection der Eisenbahnen gesezlich obliegt (§. 18), so können die Parteien, welche sich durch das Benehmen der Betriebsorgane beschwert erachten, sich auch an diese landesfürstliche Behörde wenden. Allein die Amtsbefugnisse derselben schließen doch eine Entscheidung von streng privatrechtlichen Fragen nicht in sich; sie müssen wohl, dem Character einer technisch-administrativen Aufsichtsbehörde gemäß, darauf beschränkt bleiben, daß die im concreten Falle wahrgenommenen Mißbräuche abgestellt und für die Zukunft beseitigt, nach Umständen auch die schuldtragenden Organe der Bahnanstalt im Disciplinarwege bestraft werden.

„legung der Gesezе angeführten allgemeinen Regeln gelten auch für Verträge. „Insbesondere soll ein zweifelhafter Vertrag so erklärt werden, daß er keinen „Widerspruch enthalte und von Wirkung sei." — §. 915 ebd. „ . . . . bei „zweiseitig verbindlichen Verträgen wird eine undeutliche Aeußerung zum Nach„theile desjenigen erklärt, der sich derselben bedient hat." — §. 6 ebd. „Einem „Gesezе darf in der Anwendung kein anderer Verstand beigelegt werden, als „welcher aus der eigenthümlichen Bedeutung der Worte in ihrem Zusammenhange „und aus der klaren Absicht des Gesezgebers hervorleuchtet."

[1]) S. oben §. 7 u. vgl. die gesezlichen Bestimmungen wegen der, einzelnen Versendern zuzugestehenden Begünstigungen, z. B. Ermäßigung der Frachtgebühren im §. 47.

Schließlich erwähnen wir, daß der „Entwurf eines allgemeinen deutschen Handels-Gesezbuches," wie er nach den Berathungen der zu Nürnberg tagenden Commission in zweiter Lesung vorliegt, sich (Art. 394) für die Anwendung der im V. Titel des 3. Buches enthaltenen Bestimmungen „Von dem Frachtgeschäft" auf Eisenbahnen und andere öffentliche Transportanstalten ausgesprochen hat, und daß, wenn diese Bestimmungen Gesezeskraft erlangen sollten, manche der bisher üblichen Vorschriften über den Sachenverkehr auf Eisenbahnen wesentlich abgeändert werden würden.

I. Personen-Transport [1]).

§. 59.

Verbindlichkeit der Bahnanstalt, Reisende zu befördern.

Kraft Gesezes [2]) sind die Unternehmer einer als allgemeines Transportmittel concessionirten Eisenbahn verpflichtet, alle jene Personen, welche die kundgemachten Aufnahmsbedingungen erfüllen, unter sorgfältiger Beobachtung der Fahrordnung (§. 36) und des Fahrpreistarifs (§. 47) zu befördern, und die festgesezten Abfahrtsstunden sowohl als auch die Fahrzeit genau einzuhalten.

Diese Verpflichtung entfällt zwar, wenn unvorhergesehene und nicht zu beseitigende Anstände an der genauen Einhaltung der Abfahrtsstunden oder der Fahrzeit hindern; wird jedoch die Beförderung von Reisenden auf der Eisenbahn selbst strekenweise durch Elementarereignisse oder andere außerordentliche Vorkommnisse unausführbar, so soll die Betriebs-Direction nach Thunlichkeit für anderweitige Beförderung sorgen. Die Frage, wer in solchen Fällen die Kosten der Weiterbeförderung zu tragen, und inwieweit die Zurükzahlung des erlegten Fahrpreises stattzufinden habe, soll zunächst aus dem Inhalte der Aufnahmsbestimmungen und in Ermanglung solcher nach den bürgerlichen Gesezen beantwortet werden. Auch ist die Unterbrechung des Verkehrs möglichst rasch zu beseitigen [3]).

Diese Vorschriften der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung sind in den Reglements unserer Bahnen, im Einklange mit den vom Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen publicirten Verkehrsvorschriften, näher

---

[1]) Den Personen-Verkehr vermitteln: regelmäßige d. i. in der Fahrordnung angekündigte (Post-, Personen-, Schnell-, gemischte) und Separat-Züge.

[2]) S. §§. 5 und 8 E. B.-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851.

[3]) §. 16 ebd.

ausgeführt worden. Indem sie alle ausdrüklich erklären, daß die im Fahrplane angegebenen Fahrten dann stattfinden, wenn nicht außergewöhnliche Ereignisse (höhere Gewalt, unvermeidliche Hindernisse) entgegenstehen [1]), lassen sie das schon bezahlte Fahrgeld ganz oder für die betreffende Streke zurükerstatten, falls die Fahrt von Seite der Bahnanstalt gar nicht vorgenommen oder unterbrochen wird. Der Reisende soll jedoch irgend einen anderen Anspruch zu stellen nicht berechtigt sein. Auch wird jeder Ersazanspruch wegen einer Verspätung der Abfahrt oder Ankunft des Zuges in den Aufnahmsbestimmungen mehrerer Bahnen [2]) ausdrüklich abgelehnt. Für den Fall aber einer durch Elementarereignisse oder andere Hindernisse herbeigeführten Unterbrechung des Verkehrs haben einige Gesellschaften [3]) versprochen, Alles aufzubieten, damit die Reisenden in der Weiterreise so wenig als möglich aufgehalten werden, während die Anderen sich verpflichten, für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Eisenbahnstreke mittels anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit insolange zu sorgen, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Durch solche Erklärungen seitens der Bahnunternehmungen scheint aber die oben berührte Frage, wer die Kosten der Weiterbeförderung zu tragen habe, nicht überall präcise genug beantwortet worden zu sein.

Endlich mag hier auch der Bestimmung der Reglements erwähnt werden, daß, wenn in den Wagen der betreffenden Klasse bereits alle Pläze besezt sind, dem Reisenden freisteht, den in einer niedrigeren Wagenklasse disponiblen Plaz zu benüzen und die Differenzgebühr anzusprechen, oder die Fahrt gegen Rükerstattung der ganzen Gebühr zu unterlassen [4]).

In Betreff der Ausschließung einzelner Personen von der Beförderung haben die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung (§. 9) und die Aufnahmsbestimmungen aller Bahngesellschaften festgesezt, daß Betrunkene und jene, welche durch Verlezung des Anstandes den Mitreisenden Aergerniß geben (bez. dieselben belästigen) oder sich den durch Sicherheitsrükfichten gebotenen Anordnungen des Bahnaufsichts- oder Zugbegleitungspersonals nicht fügen wollen, von der Fahrt oder von der

---

[1]) „und wenn die vorhandenen Transportmittel ausreichen" (K. Elisabeth-, Theißbahn §. 7).

[2]) d. i. K. Elisabeth- (§. 14), Theiß- (§. 14), österr. Staats- (Art. 1), Aussig-Teplizer E. B. (Art. 1).

[3]) d. i. österr. Staats- (Art. 1), Aussig-Teplizer E. B. (Art. 1).

[4]) Auf manchen Bahnen darf der Reisende vorläufig den in einer höheren Wagenklasse disponiblen Plaz ohne eine Mehrbezahlung einnehmen.

Fortsezung derselben ausgeschlossen werden können, ohne daß das bezahlte Fahrgeld zurükerstattet wird.

Kranke Personen, welche mit auffallenden äußeren Merkmalen einer bedenklichen Krankheit behaftet sind, oder deren Zustand den Mitreisenden offenbar beschwerlich fallen muß, können zwar vermöge der Betriebs-Ordnung ausgeschlossen werden, doch bleibt der Bahnverwaltung unbenommen, solche Individuen in abgesonderten Räumen und nöthigenfalls unter Aufsicht zu befördern. Auf den Bahnen der pr. österr. Staatsbahngesellschaft und auf der Aussig-Teplizer Eisenbahn werden mit Epilepsie, mit Geistes- oder ansteckenden oder ekelhaften Krankheiten Behaftete nur dann aufgenommen, wenn für sie und für ihre Begleiter eine eigene Wagenabtheilung genommen wird [1]; sie sollen aber, wenn solche Zustände erst während der Fahrt bemerkt werden, und eine eigene Wagenabtheilung nicht verfügbar ist, in der nächsten Station von der Weiterfahrt unter Rükerstattung des für die weitere Streke bezahlten Fahrgeldes abgehalten werden [2]. Die leztere Bestimmung enthalten auch die Reglements der K. Elisabeth- und der Theißbahn; jene der anderen Gesellschaften sagen bloß, daß Kranke, welche durch ihre Anwesenheit die Mitfahrenden belästigen, für sich und ihre Begleitung eine eigene Wagenabtheilung gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr zu nehmen haben [3].

§. 60.

Fahrkarten.

Der Verkauf der Fahrkarten (Personenbillets) beginnt auf allen österr. Eisenbahnen eine Stunde [4] vor Abgang desjenigen Zuges, mit dem der Reisende befördert werden will; wenn aber zwischen

---

[1]) Irrsinnige und schwer kranke Personen müssen eine Begleitung bei sich haben (Reglem. Art. 5).

[2]) Dagegen kann der Reisende nicht verlangen, daß ihm sein Gepäk sogleich ausgefolgt werde. Dieses wird ihm auf Begehren in jene Station, wo er den Zug verlassen mußte, franco zugesendet. Die für Gepäksübergewicht gezahlte Gebühr wird nicht zurükerstattet.

[3]) Vgl. die ähnlichen Bestimmungen der §§. 13 und 23 der vom Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen publicirten Vorschriften für den Personenverkehr. Nach diesen wird jedoch einem wegen Krankheit von der Weiterfahrt ausgeschlossenen Reisenden nicht nur das Fahrgeld, sondern auch die Gepäkfracht für die nicht durchfahrene Bahnstreke zurükgegeben.

[4]) Im deutschen E. V.-Vereine (§. 9) kann der Verkauf der Fahrkarten nur innerhalb der lezten halben Stunde, bez. in der kürzeren Zwischenzeit zwischen dem Abgang zweier Züge verlangt werden.

zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine kürzere Zwischenzeit liegt, nach der Abfahrt des ersten Zuges. Zur Fahrt auf der K. Ferdinands-Nordbahn jedoch können in Wien Billets im Aufnahmsbureau in der Stadt am Tage vorher gelöst werden (Reglem. §. 3). Geschlossen wird die Ausgabe der Fahrkarten in größeren Stationen 5 Minuten vor der Abfahrt des Zuges (beim zweiten Glokenzeichen) und in anderen Zwischenstationen, sobald der ankommende Zug signalisirt ist [1]).

Die Zahlung der tarifmäßigen Gebühren soll in gangbarem österreichischen Gelde [2]) [oder in Vereins-Silbermünzen [3])] geschehen [mit Ausschluß der nicht zur Ausgleichung dienenden Scheidemünze [4])]. Zur Vermeidung von Verzögerungen ist das Fahrgeld in dem entfallenden Betrage ohne jede weitere Ausgleichung zu berichtigen, und kraft der Aufnahmsbestimmungen der meisten Gesellschaften kann der Bahnbeamte bei einem größeren Andrange die Geldumwechslung verweigern [5]).

Die Fahrkarten sind bedingt stämpelfrei (s. oben §. 13). Sie lauten nicht auf den Namen einer bestimmten Person, und bezeichnen die Abgangs- und Bestimmungsstation, die Wagenklasse, die dafür bezahlte Gebühr, ferner mittels eines erst bei der Ausfolgung aufgedrükten Stämpels die Zeit und Nummer desjenigen Bahnzuges,

---

[1]) Dagegen ist ohne diese Unterscheidung in den Reglements der K. Elisabeth- und der Theißbahn (§. 11) bestimmt, daß diejenigen, welche bis 5 Minuten [10 Minuten im deutschen E. V.-Vereine, §. 9] vor Abgang des Zuges noch keine Karte gelöst haben, auf die Verabfolgung einer solchen keinen Anspruch haben.

[2]) Vgl. A. Th. Michel: Die neuen Münzgeseze des Kaiserthums Oesterreich. Wien 1859. — Vermöge der kais. Verordnung ddto. 30. August 1858 (R. G. Bl. Nr. 131) ist Jedermann verpflichtet, bei allen in österreichischer Währung zu leistenden Zahlungen die auf diese Währung lautenden Banknoten im vollen Nennwerthe anzunehmen. S. jedoch wegen Festsezung des Preistarifs einiger Bahngesellschaften in Gold- oder Silbermünze oben §. 47.

[3]) Süd-norddeutsche Verbindungsbahn (Reglem. §. 16).

[4]) K. Elisabeth- und Theißbahn (Reglem. §. 8). Insoferne auf einzelnen Stationen dieser beiden Bahnen die Zahlung in ausländischem Gold- und Silbergelde wünschenswerth werden sollte, wird bei den betreffenden Expediten durch Anschlag bekanntgegeben, zu welchem festgesezten Curse diese Zahlungsmittel, wenn nicht ein gesezliches Verbot überhaupt entgegensteht, angenommen werden. Mit der nämlichen Beschränkung wird im Vereine deutscher E. V.-Verwaltungen (§. 6) das auf den Nachbarbahnen gesezlichen Curs besizende Gold- und Silbergeld zu dem durch Anschlag festgesezten Curse angenommen.

[5]) K. Ferdinands-Nordbahn (§. 17), süd-norddeutsche Verbindungsbahn (§. 16), Graz—Köflach (§. 24), Brünn—Rossic (§. 17), Fünfkirchen—Mohács (§. 18), südliche Staats-, lomb. venet. ꝛc. (§. 17), Buschtiehrader E. B. (§. 17).

für welchen sie gelten. Der Reisende selbst hat, wie die Aufnahmsbestimmungen einiger Bahnen [1]) ausdrüklich bemerken, sofort die Richtigkeit der erwähnten Karten zu prüfen, da spätere Reclamationen nicht berüksichtigt werden.

In der Regel gilt die Fahrkarte nur für den bezeichneten Zug; auf manchen Bahnen werden jedoch sog. Tagesbillets, welche auch für die Rükfahrt innerhalb eines gewissen Zeitraums benüzt werden können, und Abonnementskarten ausgegeben.

Einzelne bestimmte Pläze in den Wagen werden nicht verkauft, und können nicht im voraus belegt werden. Die Conducteure sind berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Pläze anzuweisen. Allein reisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammen gesezt werden. Wer auf Zwischenstationen seinen Plaz verläßt, ohne ihn zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besezt ist, mit einem anderen Plaze begnügen [2]).

Ganze Wagenabtheilungen (Coupés) werden auf allen Bahnen, meist aber nur nach vorausgegangener Bestellung eingeräumt [3]). Auch können auf einigen Bahnen Salon- und Bettwagen bestellt werden.

Verschieden lauten die Aufnahmsbestimmungen hinsichtlich des Falles, wo ein mit der Fahrkarte versehener Reisende den Zug versäumt, oder sich auf einer Zwischenstation verspätet. Auf den Bahnen der pr. öst. Staatsbahn-Gesellschaft und auf der Aussig—Teplizer Eisenbahn bleibt, wenn kein Verdacht eines Unterschleifes vorliegt, dem Stationschef anheimgestellt, die Fahrt mit dem nächstfolgenden Zuge zu bewilligen; dagegen kann auf der K. Elisabethbahn die Rükerstattung

---

[1]) K. Elisabeth- (§. 13), pr. öst. Staats- (Art. 6) und Aussig—Teplizer Eisenbahn (Art. 6) in Uebereinstimmung mit §. 10 der Personenverkehrs-Vorschriften des deutschen E. V.-Vereins.

[2]) S. §. 12 der Vorschriften über Personenverkehr im deutschen E. V.-Vereine, dann Reglem. §§. 12 und 25 der K. Elisabeth- und Theißbahn, Art. 9 und 13 der pr. öst. Staats- und Aussig—Teplizer E. V. Die Aufnahmsbestimmungen der anderen österr. Bahnen sagen bloß: „die Reisenden haben die Pläze nach „Anweisung der Conducteure einzunehmen."

[3]) und zwar gegen Bezahlung entweder aller darin enthaltenen Pläze [öst. Staats-, Aussig—Teplizer-, K. Elisabeth-, Graz—Köflacher E. V.] oder wenigstens für 3/4 Theile der Sizpläze [südliche Staats-, lomb. venet. ɔc., süd- norddeutsche Verbindungs-, Theiß-, Buschtiehrader-E. V.] oder wenigstens für 6 Pläze in der II. und 4 Pläze in der I. Klasse [K. Ferdinands-Nord-, galiz. Karl Ludwigs-E. V.] oder für 8 Pläze in der II. und 6 Pläze in der I. Klasse Brünn—Rossic].

des Fahrgeldes, falls die Fahrkarte noch nicht markirt ist, ohne irgend eine andere Entschädigung angesprochen werden. Auf der Theißbahn sowie nach den vom deutschen Eisenbahn-Vereine publicirten Verkehrsvorschriften steht dem Reisenden, welcher die Abfahrtzeit versäumt, ein Anspruch weder auf Zurükzahlung des Fahrpreises noch auf irgend eine andere Entschädigung zu. Und die Reglements anderer Bahngesellschaften (z. B. der K. Ferdinands-Nord-, süd-norddeutschen Verbindungsbahn) erinnern bloß jene Reisenden, die auf einer Zwischenstation aussteigen, daran, daß sie den Wagen vor dem zur Weiterfahrt gegebenen Zeichen wieder besteigen sollen, widrigens sie es sich selbst zuzuschreiben haben, wenn sie zurükgelassen werden.

Um übrigens davon abzuhalten, daß jemand die Eisenbahn ohne Vorauszahlung der tarifmäßigen Gebühren benüze, hat die Regierung nicht bloß mehreren Actiengesellschaften in der Concessions-Urkunde das Befugniß, einen gewissen Strafbetrag einzuheben, ausdrüklich eingeräumt, sondern rüksichtlich aller Eisenbahnen, die für solche Fälle einer Verkürzung in den Reglements enthaltene Androhung einer im kurzen Wege zu erhebenden Geldstrafe genehmigt [1]). Doch diese Bestimmungen sind nicht auf allen Bahnen gleich; auf den meisten wird zwar das Dreifache der gewöhnlichen Gebühr gefordert, aber die für diese Berechnung angenommene Einheit ist eben verschieden.

Auf den Bahnen der pr. österr. Staatsbahn-Gesellschaft und auf der Aussig—Teplizer Eisenbahn hat der während der Fahrt wo immer ohne oder mit einem ungiltigen Billet angetroffene Reisende den dreifachen Betrag der Gebühr von der Ausgangsstation des Zuges bis zur nächsten Station, vor welcher er beanständet wird, und wenn die Entfernung von jener Station 5 Meilen übersteigt, die dreifache Gebühr für 5 Meilen, falls endlich die Station, wo der Reisende den Zug bestieg, bestimmt angegeben werden kann, die dreifache Gebühr für die wirklich zurükgelegte Streke zu entrichten, widrigens er von der Weiterfahrt ausgeschlossen und den Polizeiorganen überwiesen wird. Wer aber in einer höheren Wagenklasse fährt, als auf welche sein Billet lautet, soll die dreifache Differenzgebühr von der auf dem Billet bezeichneten Aufsteigestation an bis zu jener Station, auf welcher er die Wagenklasse wechselt, bezahlen. Bei der Fortsezung der Reise ist eine gewöhnliche Fahrkarte zu lösen (Reglem. Art. 10).

[1]) Laut der Vorschriften über den Personenverkehr im Vereine deutscher E. V.-Verwaltungen (§. 14) hat derjenige, welcher unterwegs ohne ein giltiges Fahrbillet getroffen wird, den für diesen Fall von der betreffenden Verwaltung festgesezten und kundgemachten Betrag zu zahlen; auch kann er, wenn er die sofortige Zahlung verweigert, ausgesezt werden.

Auf der K. Ferdinands-Nordbahn (§. 9), galiz. Karl Ludwigs- (§. 9), K. Elisabeth- (§. 19) und Theiß-Eisenbahn (§. 19) wird die dreifache Fahr-, bez. Differenz-Gebühr für die unbefugt zurükgelegte Streke, wenn die Aufsteigestation standhältig erwiesen ist, sonst aber für 5 Meilen als Strafe gefordert, und für die noch weiters zu befahrende Streke soll die entsprechende Fahrkarte gelöst werden.

Auf der Eisenbahn Graz—Köflach (§. 11) ist das Dreifache des tarifmäßigen Fahrpreises, bez. der Differenz für die ganze Streke, welche der Zug von seinem Ausgangsorte bereits zurüklegte, und auf der Eisenbahn Fünfkirchen—Mohács (§. 11) die dreifache Fahrgebühr für 2 Meilen, insoferne die Länge der ungebührlich benüzten Streke nicht standhältig nachgewiesen werden kann, zu entrichten.

Dagegen verpflichten die Aufnahmsbestimmungen der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn (§. 9), der süd-norddeutschen Verbindungsbahn (§. 8), der Brünn—Rosicer (§. 9) und der Buschtiehrader Eisenbahn (§. 9) denjenigen, welcher mit einer ungiltigen oder wohl gar ohne eine Karte angetroffen wird, bei dem nächsten Bahnamte eine Fahrkarte der benüzten Wagenklasse sowohl für die ganze Streke, welche der Zug vom Ausgangsorte bereits zurükgelegt hat, als auch für die von dem Reisenden noch zu befahrende Streke zu lösen. Auch kann, wenn die absichtliche Benachtheiligung der Gesellschaft mit Grund zu vermuthen ist, die Weiterbeförderung verweigert werden.

Den nicht seltenen Fall, wo jemand aus Versehen, statt am Bestimmungsorte abzusteigen, noch weiter fährt, haben die Reglements unserer Bahnen nicht ausdrüklich erwähnt. Es geht wohl nicht an, denselben nach den voranstehenden Grundsäzen zu beurtheilen, also etwa ohne weiters dahin zu entscheiden, daß der Reisende, da er ein giltiges Billet für die Weiterfahrt nicht in Händen hat, den oben als Strafe bestimmten Geldbetrag erlegen müsse. Mag immerhin von ihm die einfache Gebühr für die weitere Streke verlangt werden; nach Umständen jedoch dürfte ihm selbst ein Entschädigungsanspruch nach den Principien des bürgerlichen Rechtes wider die Eisenbahn-Unternehmung zustehen. Denn reglementmäßig sind die beim Betriebe Angestellten verpflichtet, auf jeder Station den Namen derselben laut auszurufen, und die Thüren derjenigen Wagen, welche Reisende bis zu diesem Orte enthalten, zu öffnen. Wer nun zur Weiterreise nicht durch eigenes Verschulden, sondern durch Unterlassung der genannten Handlung des Betriebspersonals bestimmt worden ist, könnte wohl mit Hinweisung auf den §. 19 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 von der Bahngesellschaft den Ersaz des ihm hieraus erwachsenen

Schadens fordern, da dieselbe kraft Gesezes (s. unten §§. 61 u. 74) nicht bloß für ihr eigenes, sondern auch für das Verschulden ihrer Beamten und Diener zu haften hat.

Schließlich bemerken wir, daß auf allen österr. Eisenbahnen der Uebertritt aus einer niederen in eine höhere Wagenklasse gegen Aufzahlung gestattet, daß aber die aufzuzahlenden Beträge in den Tarifen meist verschieden festgesezt sind, jenachdem nämlich der in die höhere Wagenklasse Uebertretende eine bereits markirte oder eine noch nicht markirte Fahrkarte in Händen hat. Auch gestatten einige Bahngesellschaften dem Reisenden, welcher von der Fahrkarte für den bezeichneten Zug keinen Gebrauch machen kann, dieselbe, wenn sie noch nicht markirt ist, bei der Cassa gegen eine neue Karte für einen späteren Zug desselben Tages [1]), bez. längstens binnen 24 Stunden nach der Abfahrt des betreffenden Zuges für einen späteren Zug [2]) umzuwechseln. Und auf der süd-norddeutschen Verbindungsbahn werden Fahrkarten, welche noch mit dem Coupon versehen sind, unter Rükerstattung der Gebühr zurükgenommen, wenn der Reisende wegen plözlicher Erkrankung zurükbleibt, und dieß sogleich oder längstens binnen 12 Stunden nach dem Abgange des Zuges nachgewiesen wird, oder wenn die (obgleich schon gestämpelte) Fahrkarte wegen Mangels an ausreichendem Gelde oder wegen einer Verwechslung der Wagenklasse oder des Bestimmungsortes gleich an der Cassa nicht genommen wird.

§. 61.

Haftung für Schaden.

A. Das kleinere und leichtere Gepäk, welches nicht gegen Recepisse der Bahnanstalt übergeben, sondern in den Personenwagen mitgenommen wird, hat der Reisende während der Fahrt selbst zu beaufsichtigen. Die Bahnverwaltung übernimmt keine Haftung dafür. Wer etwa, gegen das ausdrükliche Polizeiverbot und gegen die Aufnahmsbestimmungen, geladene Gewehre oder feuergefährliche und andere Sachen, die durch Reibung oder sonstwie Schaden verursachen können (vgl. oben §. 41), in den Personenwagen mitnimmt, ist für jeden Nachtheil verantwortlich und ersazpflichtig, welcher hieraus den Mitreisenden oder der Eisenbahn-Unternehmung erwächst.

Sachen, welche in den Waggons oder Wartesälen gefunden wer-

---

[1]) K. Ferdinands-Nordbahn, galiz. Karl Ludwigs-, südliche Staats-, lomb. venet. ꝛc., Graz—Köflacher-, Brünn—Rossicer-Eisenbahn.

[2]) K. Elisabeth-, Theißbahn.

den, sind bei der Betriebs-Direction [1]) mündlich oder schriftlich zu erfragen, und werden demjenigen, der sie als sein Eigenthum genau bezeichnen kann, gegen Bestätigung ausgefolgt oder, auf Verlangen, gegen Entrichtung der Eilgutgebühr und der etwaigen Spesen zugesendet. Das Nämliche ist in den Reglements rüksichtlich der längs oder auf der Eisenbahn gefundenen Gegenstände angeordnet. Uebrigens unterliegen diese und jene der in den allgemeinen Gesezen dießfalls vorgezeichneten Behandlung [2]).

B. Da der mit der Bahngesellschaft geschlossene Vertrag, auch ohne darauf gerichtete ausdrükliche Verabredung, unzweifelhaft nicht bloß dahin geht, daß der Reisende auf der Eisenbahn von einem Orte zum andern befördert werde, sondern die Zusicherung enthält, daß man rechtzeitig und unversehrt an den Bestimmungsort gelange, so entsteht natürlich die practisch wichtige Frage, ob und inwieweit den Eisenbahn-Unternehmungen eine Haftung in dieser zweifachen Beziehung obliegt.

Eine Verantwortlichkeit für die verspätete Abfahrt oder Ankunft des Zuges ist in den Reglements mehrerer österr. Bahnen, gleichwie in den vom deutschen Eisenbahn-Vereine publicirten Verkehrsvorschriften, geradezu abgelehnt worden [3]). Allein davon geschieht überall keine Erwähnung, ob Reisenden ein rechtlicher Ersazanspruch für die während des Transports erlittene körperliche Verlezung zusteht. Wir können jedoch zur Beantwortung dieser Frage folgende Grundsäze aus den allgemeinen Gesezen aufstellen:

1. Die Bahnunternehmer haften, kraft des §. 19 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 (R. G. Bl. 1852, Nr. 1) für die durch eigenes und durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen ..... zugefügten Beschädigungen

a) im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesezlichen Anordnungen,

b) in Ermanglung solcher nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesezbuchs über Schadensersaz. — Eine besondere Verbindlichkeit aber ist, wie früher bemerkt wurde, in den betreffenden

---

[1]) Bei den Ober-Expediten [Theißbahn], — bei dem Expedite in Graz [Graz—Köflacher E. B.], — beim Chef der nächsten Station während der ersten 3 Tage, später aber bei der General-Direction [öst. Staats-, Aussig—Teplizer E. B.].

[2]) Vgl. die Vorschriften der §§. 388—394 a. b. G. B. über das Finden verlorener Sachen.

[3]) S. die Note [2]) auf S. 159.

Aufnahmsbestimmungen nicht eingegangen worden; also können wir uns nur an dasjenige halten, was die Gesetze hierüber angeordnet haben.

2. Im Allgemeinen nennt der §. 1294 a. b. G. B. bei beschädigenden Handlungen und Unterlassungen sowohl die böse Absicht (d. i. wenn der Schaden mit Wissen und Willen) als auch das Versehen (d. i. wenn der Schaden aus schuldbarer Unwissenheit oder aus Mangel der gehörigen Aufmerksamkeit oder des gehörigen Fleißes verursacht wurde) ein „Verschulden." Da jedoch der Eisenbahnbetrieb eigene Kunstkenntnisse und einen nicht gewöhnlichen Fleiß, eine besondere höhere Aufmerksamkeit erfordert (§. 1299 a. b. G. B.), und da die Bahnunternehmungen und Bahndirectionen gesezlich [1]) verpflichtet sind, alle von der Wissenschaft und Erfahrung bezeichneten Mittel zur Verhütung von Unglücksfällen beim Betriebe anzuwenden, so muß man den gesezlichen Ausdruk „Verschulden" hier in jener erweiterten Bedeutung verstehen, daß eben auch der Mangel der nothwendigen Fachkenntnisse und der besonderen Aufmerksamkeit sowie die Nichtanwendung von Mitteln der bezeichneten Art den Bahnunternehmern zugerechnet werden soll. Und vermöge des im §. 1311 a. b. G. B. ausgesprochenen Grundsazes haften die Eisenbahnverwaltungen auch da, wo ein Zufall durch Verschulden veranlaßt, oder ein Gesez, welches zufälligen Beschädigungen vorzubeugen sucht, übertreten wurde, für allen Nachtheil, welcher außer dem nicht erfolgt wäre.

3. Der Beschädigte kann seine Ersazforderung gegen die Bahnunternehmung nicht nur in dem Falle, wo dieser selbst und unmittelbar ein Verschulden zur Last fällt, sondern auch wegen des von ihren Beamten oder Dienern verschuldeten Schadens geltend machen. Doch bleibt ihr im lezteren Falle der Rükersaz gegen den Schuldtragenden vorbehalten (§. 1313 a. b. G. B.).

4. Da der oben citirte §. 19 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung von Personen überhaupt spricht, so gebührt nicht bloß den auf der Bahn fahrenden, sondern auch anderen beim Betriebe derselben schuldbarerweise beschädigten Individuen der Anspruch auf Ersaz.

5. Wenn die auf Entschädigung geklagte Unternehmung einwendet, daß sie, bez. ihre Beamten oder Diener insoferne nicht im Verschulden gewesen seien, als sie an der Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten durch Zufall, höhere Gewalt u. dgl. gehindert wurden, so liegt ihr der Beweis dessen ob (§. 1298 a. b. G. B.). Sollte jedoch bei

---

[1]) S. §. 17 E. V. Betriebs-Ordnung.

der Verlezung zugleich ein Verschulden von Seite des Beschädigten eingetreten sein, so müßte dieser den Schaden mit der Bahnanstalt verhältnißmäßig, und wenn sich das Verhältniß nicht bestimmen läßt, zu gleichen Theilen tragen (§. 1304 a. b. G. B.).

6. Der Umfang der unter den angegebenen Voraussezungen einer Bahnunternehmung obliegenden Ersazverbindlichkeit ist nach den Vorschriften der §§. 1325—1327 des a. b. G. B. zu beurtheilen [1]).

7. Jede Entschädigungsklage erlischt nach 3 Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schaden dem Verlezten bekannt wurde, nach 30 Jahren aber, wenn der Schaden ihm nicht bekannt wurde, oder aus einem Verbrechen entstand (§. 1489 a. b. G. B.).

C. Den Reisenden ist jede Beschädigung der Fahrbetriebsmittel untersagt [2]). Das Recht der Eisenbahnunternehmer auf Ersaz des von Reisenden zugefügten Schadens muß, soweit hierüber nichts besonderes in den Reglements ꝛc. bestimmt worden ist, nach den allgemeinen Vorschriften der bürgerlichen Gesezе beurtheilt, und im gewöhnlichen Rechtswege verfolgt werden.

Auf einigen österr. Eisenbahnen besteht jedoch eine eigene Entschädigungstaxe für das Zertrümmern von Fenstern; die daselbst festgesezten Beträge werden durch das Bahndienst-Personale sofort von dem Schuldigen eingehoben. Ueberdieß ist der Bahnverwaltung ausdrüklich das Befugniß vorbehalten, für das Beschmuzen des Innern der Wagen, Zerreißen der Gardinen u. dgl. m. einen Entschädigungsbetrag sogleich einziehen zu lassen [3]). In ähnlicher Weise haben die Reglements anderer Gesellschaften [4]) erklärt, daß jeder Reisende, welcher

[1]) A. b. G. B. §. 1325: „Wer jemanden an seinem Körper verlezet, bestreitet die „Heilungskosten des Verlezten; ersezt ihm den entgangenen oder, wenn der Be„schädigte zum Erwerb unfähig wird, auch den künftig entgehenden Verdienst, „und bezahlt ihm auf Verlangen überdieß ein den erhobenen Umständen ange„messenes Schmerzengeld." — §. 1326: „Ist die verlezte Person durch die „Mißhandlung verunstaltet worden, so muß, zumal wenn sie weiblichen Ge„schlechtes ist, insofern auf diesen Umstand Rükſicht genommen werden, als ihr „besseres Fortkommen dadurch verhindert werden kann." — §. 1327: Erfolgt „aus einer körperlichen Verlezung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, „sondern auch der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das, „was ihnen dadurch entgangen ist, ersezt werden."

[2]) S. §. 98 E. B.-Betriebs-Ordg. und die Aufnahmsbestimmungen der einzelnen Bahnen.

[3]) S. §. 21 der Aufnahmsbestimmungen der K. Elisabeth- und der Theißbahn; vgl. auch den §. 20 der vom deutschen E. B.-Vereine publicirten Vorschriften für den Personenverkehr.

[4]) S. Art. 15 des Reglements der pr. öst. Staats- und der Aussig — Teplizer Eisenbahngesellschaft.

aus Unachtsamkeit oder aus einer anderen Veranlassung dem Mobilare der Gesellschaft in einer Bahnstation oder in einem Wagen Schaden zufügt, denselben nach einem Tarife gegen Bestätigung des Zugführers zu vergüten schuldig sei.

II. Sachen-Transport.

§. 62.

Allgemeine Bemerkungen.

Vermöge gesezlicher Bestimmung sind die concessionirten Eisenbahnunternehmer verpflichtet, alle unter den festgesezten Bedingungen übergebenen Sachen, soweit es die Betriebsmittel möglich machen, und nicht ganz unvorhergesehene, unabwendbare Störungen eintreten, zu gehöriger Zeit und in der Ordnung, wie sie aufgegeben wurden, ohne Bevorzugung einer Partei zu befördern, sowie die über den Sachenverkehr publicirten Bestimmungen sorgfältig zu beobachten [1]).

Die Reglements der österreichischen Eisenbahnen unterscheiden: A. die Frachtenbeförderung und B. den bei der Personenbeförderung vorkommenden Sachentransport, welch lezterer wieder 1. Eilgüter und 2. Reisegepäk zum Gegenstande hat. Dem Reisegepäke analog werden die von Reisenden zur gleichzeitigen Beförderung mit dem Personenzuge aufgegebenen Equipagen, Pferde und Hunde behandelt. Uebrigens werden nach Verlangen auf fast allen Bahnen auch Separat-Frachtenzüge eingeleitet, wenn die Bestellung derselben 24 Stunden vorher geschieht, und die Waaren in der vom Bahnexpedite zu bestimmenden Zeit wirklich überbracht werden.

Die Transportgebühren sind in den Tarifen auf Grundlage einer Classification der Waaren und nach dem Zollgewichte (1 Zollcentner = 50 Kilogramm = 89¼ oder genauer 89.$_{284}$ Wiener Pfund) festgesezt. Sonderbar erscheint es daher, wenn die Aufnahmsbestimmungen einiger Gesellschaften ausdrüklich vom Aufgeber oder Versender die Angabe des Gewichtes der Fracht- und Eilgüter in den Frachtbriefen nach Wiener Gewicht sporco verlangen, und ebenso ihren Expediten die Berechnung der Transportgebühren nach diesem Gewichte verordnen [2]).

Von der Beförderung sowohl mit Last- als Personenzügen

---

[1]) S. §§. 5 und 8 E. B.-Betriebs-Ordg.

[2]) K. Ferdinands-Nordbahn, galiz. Karl Ludwigs-, Brünn—Rossicer E. B.

ausgeschlossen sind: alle postzwangspflichtigen Sachen (s. oben §. 2), — Güter, deren Transport polizeilich untersagt ist, — Gegenstände, welche sich wegen ihrer Form oder sonst einer Eigenschaft zur Beförderung auf der Eisenbahn nicht eignen [1]).

In Betreff der Assecuranz der zum Transporte übernommenen Sachen und über die hieraus abzuleitende Haftung und Ersatzverbindlichkeit haben unsere Eisenbahn-Gesellschaften eigene, von den Aufnahmsbestimmungen abgesonderte Reglements publicirt.

Das Aufgeben der Güter kann bei der betreffenden Bahnexpedition ohne Vermittlung eines Spediteurs geschehen; auch bedarf es behufs des Ueberganges der Güter von einer Eisenbahn auf die andere keiner Vermittlung des Absenders oder Empfängers.

§. 63.

A. Frachtgüter.

Die zur Aufgabe gelangenden Frachtgüter müssen äußerlich gut beschaffen, und wenn sie verpakt sind, muß die Verpakung (emballage) haltbar und zwekmäßig sein. Gegenstände von schlechter Beschaffenheit oder mit unzwekmäßiger, unhaltbarer oder beschädigter Verpakung werden nur dann zur Beförderung übernommen, wenn hieraus keine Besorgnisse für andere Sendungen oder für die Transportmittel erwachsen, und wenn die Partei auf dem Frachtbriefe bestätigt, daß sie die Beförderung „auf eigene Gefahr" wünsche [2]). In einem solchen Falle ist die Unterschrift des Ueberbringers zu Gunsten der Bahnanstalt beweisgiltig. Ueber den Umstand, ob ein Frachtgut sich zur Uebernahme eigne oder nicht, hat nur die Bahnanstalt zu entscheiden [3]).

---

[1]) Vgl. §. 2 des vom deutschen E. V.-Vereine nach den Beschlüssen der Frankfurter Generalversammlung vom 21. Juli 1856 redigirten Reglements für den Güterverkehr. Wir werden dasselbe fortan mit „Vereins-Reglem." citiren.

[2]) Auf den Bahnen der pr. öst. Staatsbahngesellschaft und auf der Aussig—Teplizer E. V. muß der Versender von Gütern, deren Zustand eine Beschädigung während des Transports besorgen läßt, einen Garantieschein ausstellen, durch den die Bahngesellschaft von jeder Verantwortlichkeit entbunden wird (Reglem. Art. 40). Das Vereins-Reglem. (§. 4) verlangt eine auf dem Frachtbriefe zu allegirende Erklärung des Aufgebers, wodurch er sich ausdrüklich der Tragung der Gefahr und jeden Gewichtsverlustes, so wie der Haftung für alle in Folge des mangelhaften Zustandes entstehenden Schäden unterwirft.

[3]) In den Reglements mehrerer Eisenbahnen ist erklärt worden, daß die Gesellschaft nach Thunlichkeit, ohne jedoch eine Haftung zu übernehmen, für die Ausbesserung der durch unzwekmäßige Verpakung entspringenden Beschädigungen an der Emballage Sorge tragen werde, daß aber die Kosten dafür jedenfalls von der

Flüssige mineralische Säuren und feuergefährliche oder explodirende Stoffe dürfen nicht mit anderen Gegenständen, sondern müssen abgesondert verpakt, und mit einem eigenen Frachtbriefe zur Aufnahme gebracht werden. Die Verheimlichung solcher Sachen macht nicht nur die Partei für allen hieraus entstehenden Schaden ersazpflichtig, sondern zieht auch das in den Reglements vorgesehene Strafverfahren nach sich [1]). Gewisse Güter (besonders schwer zu verladende und außergewöhnliche Transportgegenstände z. B. Dampfkessel, beladene Frachtwagen) werden nur nach Ermessen des Bahnexpedits zur Beförderung übernommen.

Jedes Collo soll mit einer haltbaren, deutlichen Adresse oder mit einem Zeichen und, falls eine nähere Unterscheidung erforderlich ist, mit einer Nummer versehen sein. Für die Folgen, welche aus einer unhaltbaren, undeutlichen, unrichtigen oder ganz unterlassenen Bezeichnung der Gepäkstüke entstehen, wird von der Bahnanstalt keine Entschädigung geleistet. Für das Zusammenpaken von Waaren verschiedener Eigenthümer in Eine Sendung an mehreren Personen ist, nach dem Reglement der pr. österr. Staats- und der Aussig-Teplizer Eisenbahngesellschaft (Art. 39), von dem Aufgeber jene Gebühr, um welche er die Anstalt auf diese Art zu verkürzen beabsichtigte, dreifach zu bezahlen [2]).

Für die Zufuhr der Frachtgüter zu den Bahnhöfen und für das Abladen derselben von den Zufuhrwagen an dem, von den Bahnbeamten angewiesenen Plaze haben meist die Parteien selbst zu sorgen [3]);

Partei zu vergüten seien. Als „unzwekmäßig verpakt" sind ausdrüklich schwerere Kisten ohne Bereifung, größere Fässer mit Flüssigkeiten ohne Futterreifen bezeichnet worden.

[1]) Als Strafe ist das Zehnfache [K. Ferdinands-Nord-, Brünn—Rossicer Bahn], bez. das Fünffache [südliche Staats-, lomb. venet. ɔc., galiz. Karl Ludwigs-, Buschtiehrader E. B.] oder das Dreifache [K. Elisabeth-, Theiß-, süd-nord-deutsche Verbindungs-, Graz—Köflacher E. B.] der für solche Gegenstände entfallenden tarifmäßigen Gebühr zu entrichten. Hinsichtlich des Verfahrens in solchen Fällen vgl. Note [1]) auf S. 175. S. aber auch (oben §. 42) die bezügliche Anordnung des allgemeinen Strafgesezes.

[2]) Das Recht, diese Geldstrafe zu erheben, wurde der pr. öst. Staatsbahngesellschaft in der Concessions-Urkunde ddto. 1. Jänner 1855 (Art. 8) zugestanden. Auch in dem, der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft verliehenen Privilegium ddto. 30. November 1858 (§. 46) ist ein gleiches Zugeständniß enthalten, aber das Reglement dieser Bahn hat eine derlei Strafbestimmung nicht ausgesprochen.

[3]) In größeren Eisenbahnstationen bestehen eigene Fuhrleute, welche auf Verlangen der Parteien das Zustreifen von Frachten zur Bahn gegen eine festgesezte Gebühr besorgen.

das Ablegen aber in die Stationsmagazine wird ausschließlich durch die bei der Bahnanstalt verwendeten Magazinsarbeiter gegen eine im Tarife festgesezte Gebühr besorgt. Dagegen wird auf den Bahnen der pr. öst. Staatsbahngesellschaft und auf der Aussig-Teplizer Eisenbahn das Auf- und Abladen von der Gesellschaft ohne eine besondere Vergütung besorgt, so daß der Versender, welcher dieß aus besonderen Gründen auf eigene Kosten besorgen läßt, deshalb keinen Anspruch auf eine Ermäßigung der tarifmäßigen Transportgebühren hat [1]). Und auf jenen Stationsplätzen der K. Elisabethbahn, wo Eisenbahnarbeiter vorhanden sind, hat das Abladen der Frachten bei Strassenfuhrwerken ausschließlich durch diese Arbeiter gegen die tarifmäßige Gebühr zu geschehen.

Die Aufnahme der Transportgegenstände findet täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, während der für jede Bahnstation bekannt gegebenen Amtsstunden statt. Doch werden auf den meisten Eisenbahnen flüssige mineralische Säuren und feuergefährliche oder explodirende Präparate, zu deren Beförderung nicht ein ganzer Wagen bezahlt wird, wöchentlich nur einmal an einem voraus bestimmten Tage angenommen. Auch ist für größere Viehtransporte (d. i. zu denen mindestens ein ganzer Wagen erforderlich ist) vor der Aufgabe die Zusicherung ihrer Beförderung bei dem Bahnexpedite einzuholen, und zugleich ein Angeld mit einem Drittel der für den ganzen angemeldeten Transport entfallenden Gebühr zu erlegen, die Beistellung des Viehes aber bei sonstigem Verluste des Angeldes in der vom Bahnexpedite festgesezten Zeit zu veranlassen. Dagegen empfehlen die Reglements einiger anderen Gesellschaften [2]) im eigenen Interesse der Aufgeber, große Sendungen wo möglich 24 Stunden vorher anzuzeigen.

Wenn nicht alle auf einem Frachtbriefe verzeichneten Colli zusammen zur Aufgabe gebracht werden, so kann die Aufgabe nur gegen dem stattfinden, daß über die vorhandenen Güter ein neuer Frachtbrief

---

[1]) Auch auf der Eisenbahn Fünfkirchen—Mohács sind die Auf- und Abladekosten in dem Frachtsaze begriffen. Voluminöse und schwere Gegenstände jedoch, welche nicht von der Hand verladen werden können, und besondere Vorrichtungen erfordern, hat der Aufgeber auf eigene Kosten aufzuladen, wobei ihm die nöthigen Geräthe, soweit sie die Bahnanstalt selbst besizt, unentgeltlich zur Benüzung überlassen werden.

[2]) d. i. pr. öst. Staats- und Aussig—Teplizer E. B. (Art. 44). Im Falle einer momentanen Anhäufung von Gütern kann auf diesen Bahnen die Aufnahme eingestellt werden; doch können die Aufgeber eine Ordnungsnummer verlangen, nach welcher dann die wieder beginnende Aufnahme stattfindet.

ausgestellt wird. Nach Umständen ist für diese einstweilen in Verwahrung genommenen Frachten der tarifmäßige Lagerzins zu entrichten [1]).

§. 64.

Frachtbrief.

Die zur Aufgabe gebrachten Gegenstände müssen mit einem, nach dem vorgeschriebenen Formulare verfaßten gedrukten Frachtbriefe versehen sein [2]). Derselbe kann jedoch auf Verlangen des Ueberbringers der Güter und gegen Entrichtung einer gewissen Gebühr von dem Transporterpedite ausgefertigt, bez. vervollständigt werden.

Nach den österreichischen Gebührengesezen sind Frachtbriefe, welche außer dem Verzeichnisse der versendeten Güter, dem Lohnvertrage und der Assecuranz keine der Gebühr unterliegenden Bestimmungen enthalten, bedingt d. h. so lange kein gerichtlicher Gebrauch gemacht wird, stämpelfrei [3]).

Der Frachtbrief enthält: die genaue Adresse des Aufgebers und Empfängers sammt der Wohnung des lezteren, — den Ort und Tag der Aufgabe, — die Zahl, Gattung, den Inhalt, die Zeichen, Nummern und das Sporco-Gewicht der Collien, — den Namen des Bestimmungsortes und der Eisenbahnstation, auf welcher die Güter abgesezt werden sollen, — die Gattung und Nummern der etwa mitgesendeten gefällsamtlichen Documente [4]), — nach Umständen auch die ausdrükliche Bestimmung, daß das Gut auf der Bestimmungsstation bis zur Zeit des Abholens liegen bleiben soll („Bahnhof oder Bureau restant"), — die Unterschrift des Versenders.

Sind die aufzugebenden Frachten nicht alle an Einem Bestimmungsorte, sondern getheilt an mehreren Orten abzugeben oder an mehrere Adressaten bestimmt, so muß für jeden Adressaten ein eigener

---

[1]) Auf der pr. öst. Staats- und Aussig — Teplizer E. B. kann die Verwaltung, wenn die in einem Frachtbriefe angegebene Sendungen partienweise so aufgegeben werden, daß deren Zuförderung mehr als 24 Stunden in Anspruch nimmt, für jede Partie einen besonderen Frachtbrief verlangen.

[2]) Blanquetten von Frachtbriefen werden auf den Bahnstationen zu einem bestimmten Preise verabfolgt.

[3]) S. Gebühren-Ges. vom 9. Februar und 2. August 1850, Tarif-Post 48, b und Anmerkung.

[4]) Diese Documente sind dem Frachtbriefe anzuheften und offen zu übergeben. Für Documente, die im Frachtbriefe nicht angeführt sind, übernimmt die Bahnanstalt keine Haftung. Vgl. übrigens die im IV. Abschnitte d. W. mitgetheilten Gefälls-Vorschriften.

Frachtbrief vorhanden sein. Auch Frachtbriefe, welche auf mehrere Aufgeber lauten, oder Correcturen haben, dann jene, welche mit den Bestimmungen des Reglements der betreffenden Eisenbahn nicht im Einklange sind, werden zurükgewiesen.

Abgänge oder Beschädigungen an den Frachtgegenständen hat deren Ueberbringer auf dem Frachtbriefe ausdrüklich zu bestätigen. Die Gewichtsangabe betreffend ist gestattet, daß die Güter, nach Begehren der Partei, erst auf dem Bahnhofe durch die daselbst Angestellten abgewogen, oder, insoferne eine durchgreifende Abwage nicht angemessen ist, das Gewicht auf anderem Wege ermittelt werde; doch ist dafür die tarifmäßige Waggebühr zu entrichten. Jedenfalls aber ist die Bahnanstalt berechtigt, Nachwage zu pflegen und die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern in anderer Beziehung zu prüfen, und nach Befund die Angaben desselben zu berichtigen.

Der Versender hat für die Richtigkeit seiner Angaben zu haften, und alle Folgen zu tragen, welche aus einer unrichtigen Declaration des Inhalts, Gewichts u. dgl. oder aus der Unterlassung von Angaben im Frachtbriefe entstehen. Ueberdieß wird eine falsche Angabe im Gewichte oder in der Gattung der Waaren reglementmäßig mit einer Geldstrafe geahndet. Diese besteht in dem Fünffachen [1]) oder Dreifachen [2]) oder Zweifachen [3]) derjenigen tarifmäßigen Gebühr, um welche die Anstalt verkürzt worden wäre [4]).

---

[1]) d. i. K. Ferdinands-Nordbahn (§. 31), Brünn—Rossic (§. 31).

[2]) d. i. K. Elisabethbahn (§. 30 Reglem., vgl. auch §. 12 des Privilegiums ddto. 8. März 1856), Theißbahn (§. 30 Reglem., vgl. §. 18 des Privilegiums ddto. 10. November 1856), galiz. Karl Ludwigsbahn (§. 31 Reglem., vgl. §. 14 des Privilegiums ddto. 3. März 1857), süd-norddeutsche Verbindungsbahn (§. 31 Reglem., vgl. §. 7 des Privilegiums ddto. 15. Juni 1856), Graz—Köflach (§. 11 Reglem.), pr. öst. Staatsbahn (Art. 39 Reglem., vgl. Art. 8 des Privilegiums ddto. 1. Jänner 1855), Aussig—Tepliz (Art. 39 Reglem.).

[3]) d. i. südliche Staats-, lomb. venetianische und central-italienische Eisenbahn (§. 31 Reglem., vgl. jedoch §. 46 des Privilegiums ddto. 30. November 1858, welcher die Einhebung des dreifachen Betrages als Strafe gestattet), Buschtiehrader E. B. (§. 29 Reglem.).

[4]) Die Concessionsurkunde für die projectirte böhmische Westbahn ddto. 8. September 1859 (§. 13) ermächtigt für den genannten Fall zur Einhebung des dreifachen Gebührenbetrages. Das Reglement der Eisenbahn Fünfkirchen—Mohács enthält eine solche Strafbestimmung nicht, erklärt jedoch, daß falsche Angabe des Gewichts oder der Gattung der Waaren jeden Anspruch auf Entschädigung aufhebt. — Vermöge des §. 5 des deutschen Vereins-Reglem. kann jede Eisenbahnverwaltung für unrichtige Declaration außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte eine Conventionalstrafe nach Maßgabe ihres besonderen Reglements erheben.

Ueberdieß erlischt, vermöge der Assecuranzbestimmungen der meisten Bahngesellschaften, die Haftungs- und Ersazverbindlichkeit derselben gänzlich, wenn eine absichtliche Bevortheilung durch falsche Angabe im Gewichte oder in der Gattung der Waare nachgewiesen wird (s. unten §. 78).

Das Verfahren für solche Fälle ist meist so bestimmt worden, daß jenes Bahnexpedit, bei welchem die unrichtige Angabe entdekt wird, die Strafe zu verhängen hat, und daß der Recurs gegen diese Verfügung an die Direction (Betriebsleitung) der betreffenden Eisenbahn zu richten ist [1]). Uebrigens haftet die Geldstrafe gleich den anderen Spesen auf dem Gute, und wird auch in dem Falle eingehoben, wenn die Partei nach Entdekung der Unrichtigkeit der Declaration das Frachtgut zurüknimmt oder nicht weiter befördern läßt.

§. 65.

Aufnahmsschein (Aufgabsrecepisse).

Für jede Frachtpartie wird dem Aufgeber von dem Eisenbahnexpedite ein Aufnahmsschein oder Aufgabsrecepisse ausgefolgt, in welchem die Gegenstände und Documente sowie in dem Frachtbriefe beschrieben sind. Diese Urkunde allein dient als Beweis der richtigen Aufgabe; daher hat sich die Partei dieselbe gleich bei der Uebergabe der Güter ausfolgen zu lassen und bei der Empfangnahme zu prüfen. Reclamationen können nur auf Grund des Aufnahmsscheines und bloß für die darin verzeichneten Gegenstände und Documente stattfinden.

Der Ueberbringer der Waaren wird als zur Empfangnahme des Aufgabsrecepisse berechtigt angesehen, wenn der Aufgeber nichts anderes bestimmt und der Bahnanstalt angezeigt hat. Die bei der Uebergabe wahrgenommenen Abgänge oder Beschädigungen der Transportgegenstände werden, gleichwie im Frachtbriefe von dem Ueberbringer, in dem Aufgabsrecepisse von dem Bahnbeamten ausdrüklich angemerkt. Werden die bereits übergebenen Waaren aus den Lagerräumen oder den Wagen

---

[1]) K. Ferdinands-Nordbahn (§. 32), südliche Staats-, lomb. venet. und centralitalienische E. B. (§. 32), K. Elisabeth- (§. 31), galiz. Karl Ludwigs- (§. 32), Buschtiehrader (§. 30), Brünn—Rosicer E. B. (§. 32). Dagegen ist der Recurs bezüglich eines auf der Theiß- oder auf der süd-norddeutschen Verbindungsbahn (§. 32) vorgekommenen Straffalles an den Verwaltungsrath der Anstalt und in lezter Instanz an das k. k. Ministerium, — auf der Graz—Köflacher Bahn (§ 12) an die Centralleitung der Bahnanstalt zu richten.

der Eisenbahn zurükgenommen, so ist der im Tarife festgesezte Lagerzins zu entrichten [1]).

Nach österreichischen Gebührengesezen sind Empfangs- und Aufnahmsscheine der Eisenbahnverwaltungen, auch wenn sie die Bezahlung des Frachtlohns bestätigen, bedingt d. h. so lange kein gerichtlicher Gebrauch gemacht wird, stämpelfrei, wenn sie nicht schon bei ihrer Ausstellung dazu bestimmt sind, bei einer öffentlichen Cassa anstatt einer Quittung beigebracht zu werden [2]).

§. 66.

Fracht- und Nebengebühren.

Die nach dem kundgemachten Tarife mit Rükficht auf die daselbst vorgezeichnete Classification der Waaren berechneten Gebühren können von der Partei entweder gleich bei der Aufgabe berichtigt oder an den Empfänger des Gutes zur Zahlung angewiesen werden. Diese Regel erleidet jedoch eine Ausnahme, da gewisse Güter frankirt werden müssen, und zwar:

auf der K. Ferdinands-Nordbahn (§. 16), Brünn—Rossic (§. 16), Buschtiehrader E. B. (§. 15), süd-norddeutsche Verbindungsbahn (§. 16), südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und central-italienischen E. B. (§. 16), galiz. Karl Ludwigsbahn (§. 16) Eßwaaren und andere dem Verderben unterliegende Gegenstände, wenn die Frachtgebühr weniger als 2 fl. beträgt, dann Gegenstände, welche die Fracht nicht sicher deken, oder wo der auswärtige Versender nicht genügend bekannt ist;

auf den Bahnen der pr. öst. Staatsbahngesellschaft (Art. 36) und auf der Aussig-Teplizer E. B. (Art. 36) Güter, deren Werth offenbar kleiner ist, als die dafür zu entrichtende Portogebühr; jene, welche ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit nach während des Transports ihren ganzen Werth oder einen Theil davon verlieren können z. B. Fische, frisches Obst u. dgl.; alle Güter, deren Aufgeber zugleich der Empfänger ist, und Eilgüter, welche in der Abgabsstation liegen bleiben sollen;

---

[1]) Vermöge der Reglem. der pr. öst. Staats- und der Aussig—Teplizer Eisenbahn (Art. 42) können bereits übernommene Güter, so lange sie noch nicht verladen sind, und nur gegen Bezahlung der etwa aufgelaufenen Nebengebühren und gegen eine so ausgestellte Empfangsbestätigung, als wenn das Gut in seiner Bestimmungsstation angelangt wäre, zurükgenommen werden.

[2]) S. Gebühren-Ges. vom 9. Februar und 2. August 1850, Tarif-Post 48, b und Anmerkung.

auf der Theißbahn (§. 16) Gegenstände, welche dem schnellen Verderben unterliegen oder durch den Transport an ihrem Werthe verlieren, z. B. Eßwaaren; Güter, deren Werth augenscheinlich geringer ist, als die entfallende doppelte Portogebühr; alle „Bahn restante" aufgegebenen Sendungen, sowie kleinere Sendungen, deren Aufgeber zugleich der Empfänger ist; endlich Leichen;

auf der Graz—Köflacher Eisenbahn (§. 23) Gegenstände, welche nach dem Ermessen des Bahnamtes dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher deken;

auf der Fünfkirchen — Mohácser Bahn (§. 7) dem Verderben unterliegende Sachen, als Eßwaaren u. dgl.; ferner alle an unbekannte Personen oder „bureau restant" oder nach Stationen, wo sich keine gesellschaftlichen Agenten befinden, adressirte Sendungen [1]).

Als Nebengebühren sind in den Tarifen bezeichnet: Auf- und Abladegebühren, der Lagerzins, die Waggebühr, der Kaufpreis für Frachtbriefe und Aufnahmsscheine, die Assecuranz- oder Versicherungsgebühren (§. 74), eine Provision für nachzunehmende Spesen (§. 69), für Zoll, Verzehrungssteuer u. dgl.

Rechnungsfehler oder die unrichtige Anwendung eines Gebührenansazes sollen weder der Partei noch der Eisenbahn-Verwaltung zum Nachtheile gereichen. Daher wird ein ungebührlich geleisteter Betrag demjenigen, der die Zahlung leistete, gegen Beibringung des Beweises zurükerstattet, wenn die Reclamation innerhalb Jahresfrist eingebracht wird [2]). Andererseits soll aber auch die Partei, welche ohne absichtliche Verkürzung weniger, als nach dem Tarife entfiel, gezahlt hat, zur nachträglichen Entrichtung des fehlenden Betrages verpflichtet sein, wenn die Bahnanstalt diese Forderung binnen einem Jahre vom Zeitpuncte der geleisteten Zahlung geltend macht [3]).

---

[1]) In den Aufnahmsbestimmungen der K. Elisabethbahn ist eine solche Beschränkung der Gebühren-Anweisung nicht ausgesprochen. Das Vereins-Reglement (§. 8) bestimmt, daß die Gebühr für jene Gegenstände, welche nach dem Ermessen der annehmenden Verwaltung dem schnellen Verderben unterliegen, oder die Fracht nicht sicher deken, bei der Aufgabe entrichtet werden muß.

[2]) Diese Bestimmungen sind in den Reglements aller Eisenbahnen, mit Ausnahme der pr. öst. Staats-, Aussig—Teplizer und Fünfkirchen—Mohácser E. B. enthalten.

[3]) S. die vorige Note. Doch fehlt diese Bestimmung im Reglem. der Buschtiehrader Eisenbahn.

§. 67.

Lieferzeit.

Die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 (§§. 4 und 5) schreibt vor, daß in den von jeder Bahnunternehmung bekannt zu machenden Bestimmungen über den Sachenverkehr auch die Lieferzeit für die zur Beförderung übernommenen Güter festgesezt, und daß dieselbe, insoferne nicht unvorhergesehene und unabwendbare Hindernisse eintreten, pünctlich beobachtet werde. Die Ueberwachung dieser Vorschriften ist, wie überhaupt der kundgemachten Aufnahmsbestimmungen, der k. k. General-Inspection zugewiesen (§. 18).

In den Reglements der meisten Bahnen [1]) finden wir neben der ausdrüklichen Zusicherung, daß die innerhalb der Aufnahmsstunden aufgegebenen Frachten nach Thunlichkeit mit dem nächsten Lastenzuge weiter befördert werden, das Versprechen, daß, falls die in einer besonderen Kundmachung festgesezte Lieferzeit nicht eingehalten worden sein sollte, ein angemessener Theil der Frachtgebühr [2]) von der Bahnanstalt zurükgezahlt, aber keine Haftung für sonstige aus der Verspätung der Lieferung etwa entspringende Schäden übernommen werde. Uebrigens müssen vor Erfolglassung des Gutes jedesmal die ganze Bahnfracht, alle auf demselben haftenden Nachnahmen und Spesen bar berichtigt werden. Die Partei hat ihren Anspruch auf Rükvergütung bei dem Transportexpedite, wo das Gut erfolgt wird, mittels eines offenen an die Direction (Betriebsleitung) gerichteten Einschreitens [3]) geltend zu machen und darin anzuführen, ob sie die Rükvergütung bei diesem Transportexpedite oder bei jenem des Aufgabsortes wünsche.

Die Bedingungen, unter welchen die Bestimmungen über die Lieferzeit gelten sollen, sind:

---

[1]) K. Ferdinands-Nordbahn (§. 2), Theißbahn (§. 2), galiz. Karl Ludwigsbahn (§. 2), südliche Staats-, lombard. venetianische und central-italienische E. B. (§. 2), K. Elisabethbahn (§. 2), süd-norddeutsche Verbindungsbahn (§. 2), Brünn—Rossic (§. 2), Buschtiehrader E. B., Fünfkirchen—Mohács (§§. 43—45).

[2]) z. B. auf der süd-norddeutschen Verbindungsbahn bei einer Ueberschreitung der Lieferzeit bis zu 3 Tagen für jeden Centner die entfallende halbe Bahnfracht bis zur Höhe von 6 kr., bei einer noch größeren Ueberschreitung drei Viertel der Fracht bis zur Höhe von 9 kr., — auf der Eisenbahn Fünfkirchen—Mohács die halbe Frachtgebühr bei jeder Ueberschreitung der auf 24 Stunden festgesezten Lieferzeit.

[3]) Binnen 14 Tagen nach dem Bezug der Sendung [Buschtiehrader E. B.].

a) die Frachtgüter müssen innerhalb der festgesezten Aufnahmszeit [1]) in einem zur Aufnahme vollkommen geeigneten Zustande aufgegeben worden sein;

b) Die Verspätung darf nicht etwa durch ein ungewöhnliches zufälliges Ereigniß (casus fortuitus major), durch gefällsamtliche Hindernisse, durch einen Anstand wegen Verkürzung der Bahnanstalt oder dadurch herbeigeführt worden sein, daß aus öffentlichen Rükſichten außerordentlichen Verkehrsleistungen genügt werden mußte.

Auch bezieht sich die Festsezung der Lieferzeit nicht auf rohe ordinäre Producte und nur auf die in den bedeutenderen Bahnstationen aufgegebenen Frachtgüter [2]). Sonn- und Feiertage werden in die Lieferzeit nicht einbezogen; dagegen ist der Aufnahmstag selbst in dieselbe für jene Waaren einzurechnen, welche Vormittags übergeben wurden [3]).

§. 68.

Ausfolgung der Frachtgüter.

Von dem Eintreffen der Frachtgegenstände in der Bestimmungsstation wird der Adressat, wenn er im Stationsorte wohnt, durch ein schriftliches Aviso (Bezugsschein), und wenn er von der Bahnstation entlegen wohnt, mittels der Post oder, wo keine Postanstalt besteht, durch eigene Boten auf seine Kosten innerhalb 24 Stunden, nach dem Eintreffen des Gutes, mit dem Bemerken in Kenntniß gesezt, ob die Frachtgüter in der Station oder in den gefällsamtlichen Maga-

---

[1]) oder wenigstens 2 Stunden vor Abgang des betreffenden Lastenzuges [süd-nord-deutsche Verbindungsbahn].

[2]) Die leztere Beschränkung ist in den Reglem. der Buschtiehrader, der Brünn—Rosficer und der Fünfkirchen—Mohácser E. B. nicht enthalten.

[3]) Kraft des mit den obigen Anordnungen vielfach übereinstimmenden Vereins-Reglements (§. 10 und 11) sollen Entschädigungsansprüche, wenn die Lieferung um 2 Tage gegen die reglementmäßige Uebergabsfrist und die etwaigen Respecttage verspätet wird, auf nicht mehr als auf den halben Verlust der Vereinsfracht, und wenn die Lieferung eine längere Zeit verzögert sein sollte, auf nichts weiter als auf den Verlust der ganzen Vereinsfracht erstrekt werden. Und nach §. 11 des Uebereinkommens ddto. Frankfurt 21. Juli 1856 ist der Entschädigungsanspruch von denjenigen Verwaltungen allein zu vertreten, welche an der Verzögerung schuld sind, so daß dieselben den Verlust der Fracht, welchen nicht säumige Verwaltungen dem Absender oder Empfänger gegenüber erleiden, ebenfalls ersezen müssen.

zinen abgeholt werden sollen [1]). Wegen aus was immer für einem Grunde eingetretener Verspätung der Avisirung leistet die Bahnanstalt keine Entschädigung. Wenn auf dem Frachtbriefe bemerkt ist, daß die Sendung abgeholt wird (bei Gütern „Bahnhof restant"), unterbleibt die Avisirung.

Der Adressat hat dem Avisoträger zum Beweise der richtigen Zustellung den Empfang des Aviso unter Angabe der Zustellungszeit zu bestätigen, und binnen 8 Tagen den Frachtbrief gegen Berichtigung der Bahngebühren und Spesen zu übernehmen, widrigenfalls nach Verstreichung dieser Frist angenommen wird, daß er den Bezug verweigert.

Dem Ueberbringer des Aviso und unterfertigten Bezugsscheines wird der Frachtbrief eingehändigt. Von dem Zeitpuncte der Uebernahme desselben wird der Adressat gegenüber der Bahnanstalt Eigenthümer der Waare. Die Ausfolgung dieser geschieht nach der Berichtigung aller vermöge des Frachtbriefs zu bezahlenden Beträge [2]) und gegen Zurüklassung des unterfertigten Bezugsscheines, welcher dann als ein rechtskräftiger Beweis für die gehörige Ablieferung des Gutes zu gelten hat. Bei jenen Gegenständen, rüksichtlich deren der Frachtbrief die Anmerkung „wird abgeholt" enthält, ist überdieß jedenfalls das Original des Aufgabsrecepisses beizubringen. Wenn der Adressat nicht die ganze Sendung auf einmal aus dem Eisenbahn-Magazine behebt, so wird der zurükbleibende Theil sowohl auf dem, in der Hand des Empfängers befindlichen Frachtbriefe als auch auf dem Bezugsscheine unter Mitfertigung des Uebernehmers ersichtlich gemacht, diese Bemerkung beim endlichen Bezuge auf dem Frachtbriefe gelöscht, und dem Empfänger ein neuer Bezugsschein über den auszufolgenden Rest zur Unterschrift vorgelegt. Fehlen etwa von der zu einem Frachtbriefe gehörigen Sendung eines oder mehrere Stüke, so sind dem Adressaten über sein Verlangen die vorhandenen Stüke auszufolgen; doch muß vorher ihr Gewicht ermittelt und auf dem Bezugsscheine nebst allen anderen Merkmalen ersichtlich gemacht werden; auch sind die auf der ganzen Sendung haftenden Gebühren und sonstige Beträge vollständig zu erlegen.

Den Parteien steht frei, bei der Ausfolgung der Frachtgegenstände die Ermittlung des Gewichtes derselben zu verlangen; doch haben

---

[1]) Auf der Eisenbahn Fünfkirchen — Mohács wird die Ankunft der Güter dem Adressaten durch Vorzeigung des Frachtbriefs, gegen dessen Bescheinigung im Zustellungsbüchel, angezeigt.

[2]) Die Transportgebühren, Spesen und Strafgelder „haften auf der Waare," daher diese erst nach vollkommener Berichtigung jener ausgefolgt wird.

sie dafür die tarifmäßige Gebühr zu entrichten. Wenn sie hinsichtlich der jedesmal auf dem Frachtbriefe vorgeschriebenen Gebühren ein Bedenken tragen, so soll ihnen das Transportexpedit die erforderlichen Aufschlüsse geben, und jene Gebühren nachweisen, welche die Bahnanstalt zu fordern hat, und welche schon bei der Aufgabe auf dem Gute hafteten.

Die gefällsamtliche Freimachung (§. 49) sowie das Wegführen der Frachtgegenstände aus dem Bahnhofe haben die Parteien selbst zu besorgen [1]).

Wenn der Adressat innerhalb 8 Tagen nach der Zustellung des Aviso den Frachtbrief nicht bezieht, — wenn er die Annahme der Sendung verweigert (was jedoch längstens binnen 48 Stunden nach Uebernahme des Frachtaviso geschehen muß), — wenn der Adressat nicht aufgefunden wurde, — oder wenn er sich zum Bezuge solcher Güter, die laut des Frachtbriefes abgeholt werden sollen, innerhalb eines Monats nach ihrem Eintreffen nicht meldete, so hat der Aufgeber die Frachtgebühren und Spesen zu bezahlen. Und in gewissen Fällen ist die Bahnanstalt berechtigt, die eingelangten Güter außergerichtlich an den Meistbietenden zu verkaufen, und sich aus dem gelösten Betrage für die Frachtlöhne und Spesen bezahlt zu machen, nämlich: Eßwaaren und andere dem Verderben oder durch Verzug der Entwerthung unterliegenden Sachen, welche nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung nicht zeitig genug an die Partei übergeben werden können, oder nicht zeitgemäß abgeholt werden; dann alle Frachtgegenstände, welche 3 Monate nach ihrem Eintreffen aus den Lagerräumen der Bahn nicht bezogen werden. Der Restbetrag, welcher für den Eigenthümer aufbewahrt wird, muß jedenfalls vor Ablauf von 2 Monaten, vom Tage der Aufgabe an gerechnet, erhoben werden; widrigens darüber anderweitig nach den bestehenden Gesezen verfügt werden, und jeder weitere Anspruch an die Bahnanstalt erlöschen würde.

---

[1]) In den größeren Stationen übernehmen verläßliche Güterbeförderer auf Verlangen die Verführung der Frachten. Auf jenen Stationsplätzen der K. Elisabethbahn, wo Eisenbahn-Arbeiter vorhanden sind, hat das Aufladen bei Straßenfuhrwerken ausschließlich durch diese Arbeiter nach der Reihenfolge der Anmeldungen in den festgesezten Stunden und gegen die tarifmäßige Gebühr zu geschehen (Reglem. §. 25). — Die pr. öst. Staatsbahngesellschaft hat (Reglem. Art. 48) im Falle einer zu großen Anhäufung der Güter auf den Lagerplätzen und in den Magazinen das Recht, die zum Abholen bestimmten, jedoch liegen gebliebenen Eilgüter nach 48 Stunden, Frachtgüter nach 3 Tagen ihres Anlangens auf Kosten des Eigenthümers in öffentliche Lagerhäuser oder in die Wohnung des Adressaten transportiren zu lassen.

Uebrigens ist für Frachtgegenstände, welche binnen 3 Tagen nicht abgeholt werden, der tarifmäßige Lagerzins zu entrichten [1]).

§. 69.

Spesen-Nachnahme.

Ueber Verlangen des Versenders können bei Gütern, welche durch Frächter aus einem von der Eisenbahn entfernten Orte zugeführt werden, die auf denselben haftenden Fuhrlöhne und kleineren Spesen bei dem Bahnexpedite ausgezahlt werden. Doch dürfen sogleich bei dem Aufgabsexpedite dem Ueberbringer eines Gutes nur jene Beförderungsspesen ausgezahlt werden, welche in dem mitgebrachten Frachtbriefe begründet und daselbst zur Zahlung ausdrücklich angewiesen sind, falls das Expedit keine gegründeten Zweifel gegen die Größe derselben hat. Hat aber der Frächter die Lieferzeit in einer nicht gerechtfertigten Weise überschritten, so wird ihm zu Gunsten des Versenders ein Fracht-Einbehalt gemacht, d. h. die Auszahlung seines Frachtlohnes ganz oder theilweise verweigert, und dieß auf dem Frachtbriefe angemerkt. Die Bahnanstalt übernimmt jedoch keine Verbindlichkeit oder Haftung.

Ein Fracht-Einbehalt wird zur Verwahrung der Bahnanstalt mit umsichtiger Beurtheilung der Umstände bis zum Betrage des noch einzuhebenden Frachtlohnes auch dann gemacht, wenn solche Beschädigungen an den überbrachten Gütern wahrgenommen werden, daß dieselben zur Beförderung auf der Eisenbahn reglementmäßig nur über schriftliche Erklärung des Ueberbringers, daß er die Gefahr ganz auf sich nimmt, übernommen werden sollen (§. 63). Wäre aber der Betrag des Schadens größer, als der noch einzuhebende Frachtlohn, und erlegte der Ueberbringer den Mehrbetrag nicht, so müßte die Sendung von der Aufnahme ausgeschlossen werden.

Die Auszahlung der von dem Versender selbst auf die Waare verwendeten Auslagen oder größerer Anrechnungen des Frächters, welche den Fuhrlohn und die mit dem Waarentransporte gewöhnlich verbundenen geringeren Kosten überschreiten, (die Spesen-Nachnahme im ausgedehnteren Sinne) findet erst nach Eingang statt, d. h. nachdem sie der Empfänger der Sendung erlegt hat. Solche Spesen müssen aber längstens im Verlaufe des zweiten Monats, vom Tage der Aufgabe der Fracht an gerechnet, beim Aufgabsexpedite unter Vorweisung des Aufgabsrecepisse und gegen Bestätigung in Em-

[1]) Ausnahmsweise ist gewissen Gütern eine längere lagerzinsfreie Zeit gestattet.

pfang genommen werden; auf spätere Reclamationen des Versenders wird keine Rükſicht genommen [1]).

Nachnahmen und Spesen haften übrigens auf dem Frachtgegenstande, daher dieser vor der Berichtigung jener an den Adressaten nicht ausgefolgt wird. Auch wird für Spesen eine Provision und zwar von 2%, wenn selbe in Vorhinein ausbezahlt werden, und mit ½ % für das Incasso, wenn der Betrag erst nach Eingang ausbezahlt wird, berechnet; welche Provision entweder von dem Aufgeber sogleich bei der Aufgabe zu entrichten oder an das Abgabsexpedit anzuweisen ist.

Die hier mitgetheilten Bestimmungen über Spesen-Nachnahme haben auf den meisten österreichischen Eisenbahnen Geltung; nur die Reglements der pr. öst. Staatsbahn-Gesellschaft und der Aussig-Teplizer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft enthalten andere Anordnungen. Diesen gemäß (Art. 43) können Spesen, welche auf einem Frachtgute bei dessen Aufgabe haften, und die Transportkosten betreffen, nur an bekannte, mit der Gesellschaft in Geschäftsverbindung stehende Versender sogleich (vor Eingang) bar ausgezahlt werden, wenn sie offenbar geringer sind, als der Werth des aufgegebenen Gutes. Auch findet die Bezahlung der Spesen in Vorhinein nicht statt: bei Waaren, welche während des Transports einer Entwerthung unterworfen sind, und bei den mit „Bahnhof restant" bezeichneten oder auf den Aufgeber als Empfänger lautenden Sendungen. Dagegen können die Versender jedenfalls verlangen, daß die Waaren an den Adressaten nur gegen Berichtigung der von ihnen nachgenommenen Spesen ausgefolgt werden; und es sind ihnen alsdann die eingegangenen Spesen von der Bahngesellschaft gegen eine Provision von ½ % sogleich gutzuschreiben. Für Spesen „in Vorhinein" aber muß bei deren Empfange eine Provision von 2% entrichtet werden.

---

[1]) Dieser Bestimmung ist im Reglem. der südlichen Staats-, lomb. venet. ꝛc. E. B. (§. 35) noch hinzugefügt, daß, wenn der Aufgeber sich innerhalb der zwei Monate wegen Behebung der Spesen gemeldet hat, diese aber nicht eingezahlt, bez. dem Aufgabsexpedite noch nicht avisirt worden sind, der Termin auf weitere 2 Monate, vom Tage der ersten Anmeldung gerechnet, verlängert und eine gleiche Terminsverlängerung unter der nämlichen Bedingung bis zur endlichen Behebung der Spesen zugestanden werde, daß aber die Ueberschreitung der Anmeldungstermine den Verfall der Spesen zu Gunsten der Bahnanstalt zur Folge haben soll. Und in den Reglem. der K. Elisabeth- und der Theißbahn (§. 34) wird erklärt, daß mit der eingezahlten Nachnahme im Falle der versäumten Anmeldung, ohne Rükſicht auf spätere Reclamationen, nach den bestehenden Gesezen anderweitig verfügt werden soll.

Auf der Eisenbahn Fünfkirchen-Mohács endlich findet eine Nachnahme von Geldbeträgen auf Waarensendungen insoweit statt, als sie den Werth des Gutes nicht übersteigt. In solchen Fällen wird der Frachtgegenstand an den Adressaten erst dann ausgefolgt, wenn die darauf haftende Nachnahme in der vom Versender im Frachtbriefe vorgeschriebenen Valuta berichtigt ist; an den Versender aber wird der Nachnahmsbetrag in der nämlichen Valuta erst dann ausbezahlt, wenn dessen richtiger Eingang von der Abgabsstation angezeigt worden ist. Von einer dafür zu entrichtenden Provision geschieht weder in den Bestimmungen über den Frachtenverkehr, noch in dem Tarife eine Erwähnung [1]).

§. 70.

B. Eilgüter.

Die als Eilgut bezeichneten Gegenstände werden mit dem nach ihrer Aufnahme zunächst abgehenden Personen- oder gemischten Zuge [2]) befördert [3]). Ausgeschlossen jedoch von dieser Beförderung sind: Langholz, Feuerwerkskörper, Knallpräparate, Schießpulver und explodirende Stoffe, dann jene Waaren, die sich schon der äußeren Sicht nach in einem solchen Zustande befinden, daß die Beschädigung oder Verlezung anderer Gegenstände während des Transports zu besorgen ist. Nur ausnahmsweise und mit Beobachtung besonderer Vorsichten dürfen Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere durch Reibung leicht entzündliche Stoffe, dann Flüssigkeiten mit Personenzügen befördert werden [4]). Die falsche Declaration der Güter zieht das im §. 63 erwähnte Strafverfahren nach sich.

---

[1]) Das Vereins-Reglement (§. 9) bestimmt, daß Vorschüsse auf den Werth des Gutes nicht gestattet sind, daß jedoch die auf Frachtgütern bei ihrer Aufgabe haftenden Spesen nach Ermessen der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung nachgenommen werden können, und daß solche Nachnahmen dem Aufgeber, nachdem sie vom Adressaten bezahlt worden sind, gegen eine Provision bar verabfolgt werden. Diese Provision soll aber sich nicht höher belaufen, als sie nach dem Betriebs-Reglement in dem inneren Verkehre der Verwaltung der Aufgabestation berechnet werden darf. Hingegen soll die Nachnahme der Eisenbahnfracht unter den Vereinsverwaltungen provisionsfrei geschehen.

[2]) „oder auch mit was immer für einem anderen Zuge, mit welchem sie unter gleichen oder noch besseren Verhältnissen in der Bestimmungsstation anlangen sollen" [pr. öst. Staats- und Aussig—Teplizer E. B., Reglem. Art. 34).

[3]) Auf der Brünn—Rosicer Eisenbahn ist die Eilgüter-Beförderung nicht eingeführt.

[4]) S. §. 12 der Eisenbahn-Betriebs-Ordg. vom 16. November 1851, mit welchem die Reglements der einzelnen Bahngesellschaften fast wörtlich übereinstimmen.

Eilgüter werden auf den meisten Bahnen nicht partienweise, sondern nur in der ganzen zu einem Frachtbriefe gehörigen Anzahl, auch nur in ganz gutem unverlezten Zustande aufgenommen. Vor der Aufnahme muß das Gewicht (aber ohne Einhebung einer Waggebühr) ermittelt und in dem Frachtbriefe angesezt werden. Im Uebrigen haben die bezüglich der gewöhnlichen Frachten geltenden Vorschriften auch auf Eilgutsendungen mit wenigen Modificationen Anwendung, nämlich: daß die (im Tarife höher angesezten) Gebühren für Gegenstände, deren Werth diese Gebühren nicht dekt, oder wo der Versender nicht genügend bekannt ist, gleich bei der Aufgabe entrichtet werden müssen [1]), — daß die Lieferzeit eine kürzere, und daß der Lagerzins dann zu zahlen ist, wenn das Eilgut nicht innerhalb 48 Stunden [2]) nach dem Eintreffen bezogen wurde.

§. 71.

C. Reisegepäk.

Der Reisende kann sein Gepäk, wenn es ohne Belästigung der Mitfahrenden untergebracht werden kann, in den Personenwagen unter eigener Aufsicht und ohne Anspruch auf eine Ersazleistung seitens der Bahnanstalt mitnehmen; dagegen muß er voluminöses oder das Freigewicht (§. 72) übersteigende Gepäk gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr bei dem Transport-Expedite aufgeben.

Das zur Aufgabe gebrachte Reisegepäk soll gut emballirt und so beschaffen sein, daß dadurch für andere mitzuverladende Sachen keine Gefahr erwächst. Solche Gepäkstüke, deren Zustand schon der äußeren Anschauung nach ihre eigene oder die Beschädigung anderer Gegenstände während des Transports besorgen läßt, werden zurükgewiesen. Wer aber gegen das bestehende Polizeiverbot (§. 41) feuergefährliche Gegenstände, Flüssigkeiten oder andere durch Reibung oder irgend eine Weise Schaden bringende Sachen als Reisegepäk aufgibt, bleibt nicht nur für alle daraus entstehenden Folgen verantwortlich und ersazpflichtig, sondern verwirkt selbst jeden Anspruch auf Entschädigung gegenüber der Bahnanstalt (§. 78) und muß nebst der tarifmäßigen Eilgutgebühr für die vorschriftwidrig aufgegebenen Gepäkstüke als Strafe

---

[1]) Auf der K. Elisabethbahn (Reglem. 53) jedoch gelten in dieser Beziehung die nämlichen Bestimmungen, welche vermöge des Reglem. der Theißbahn die Vorausbezahlung der Gebühren für gewöhnliche Frachtgüter verlangen, s. oben §. 66.

[2]) innerhalb 24 Stunden auf der pr. öst. Staatseisenbahn (Reglem. Art. 49).

den zehnfachen [1]) [bez. dreifachen [2]) oder fünffachen [3])] Betrag dieser Gebühr entrichten [4]).

Die Bezeichnung der Reisegepäks-Collien mit dem Namen und Wohnort des Aufgebers wird nur auf einigen Bahnen [pr. öst. Staats-, K. Elisabeth-, Theiß-, Aussig-Teplizer E. B.] verlangt.

Die Aufnahme des Reisegepäks, für welches ein Freigewicht (§. 72) nicht angesprochen wird, findet in der Regel so lange statt, als Fahrkarten für den betreffenden Zug ausgefolgt werden. Nur die Reglements der pr. öst. Staats- und der Aussig-Teplizer Eisenbahn-Gesellschaft bestimmen anders; denn diesen gemäß ist überhaupt das Reisegepäk in Ausgangs- und in jenen Zwischenstationen, wo der Zug länger als 15 Minuten anhält, wenigstens 15 Minuten vor der Abfahrt, und in allen übrigen Stationen vor der Ankunft des Zuges zur Aufgabe zu bringen, da später aufgegebenes Gepäk erst mit dem nächstfolgenden Zuge befördert wird.

Das Transport-Expedit hat dem Aufgeber des Reisegepäks ein, nicht auf einen bestimmten Namen lautendes Recepisse (Aufnahmsschein) auszufertigen. Der Reisende selbst soll sich überzeugen, ob das Gepäk mit der richtigen Bestimmungsstation und mit der im Recepisse angegebenen Nummer bezeichnet ist.

Anbelangend die Ausfolgung von Reisegepäk gilt die Regel, daß sie nur an derjenigen Station, mit deren Namen die Collien bezeichnet sind, und nur gegen Zurükstellung des Aufgabsrecepisse stattfinden darf. In einigen Reglements [5]) ist zugleich erklärt worden, daß die Bahnverwaltung nicht verpflichtet sei, die Identität des Inhabers des Aufnahmsscheines zu constatiren, und daß durch die Zurükgabe dieses Documents jede weitere Verbindlichkeit aufgehoben werde. Uebrigens werden Ausnahmen von der genannten Regel gemacht:

a) Wenn der Reisende seinen Plan ändert, und den Zug auf einer früheren Station verlassen will, kann ihm das

---

[1]) d. i. K. Ferdinands-Nordbahn, galiz. Karl Ludwigs-, Brünn—Rosficer Eisenbahn.

[2]) d. i. K. Elisabeth-, Theiß-, süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Gegen die Strafverhängung steht der Partei der Recurs, kraft Reglem. der zuerst genannten Bahn (§. 41), an die Betriebs-Direction und in lezter Instanz an den Verwaltungsrath, — kraft Reglem. der Theißbahn (§. 41) aber an den Verwaltungsrath und in lezter Instanz an das k. k. Ministerium offen.

[3]) d. i. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische E. B. (§. 32), Graz—Köflacher (§. 38), Buschtiehrader E. B. (§. 31).

[4]) Solche Strafbestimmungen sind jedoch in den Reglem. der pr. öst. Staatsbahn- und der Aussig—Teplizer E. B.-Gesellschaft nicht enthalten.

[5]) d. i. pr. öst. Staats- und Aussig—Teplizer E. B. (Art. 29).

Gepäk (falls aus Gefällsrükſichten kein Anſtand obwaltet) gegen Einziehung des Aufgabsrecepiſſe, welches mit der Fahrkarte in Betreff des Aufgabs- und Beſtimmungsortes übereinſtimmen muß, und gegen eine ſchriftliche Empfangsbeſtätigung ausgefolgt werden [1]).

b) Wenn das Recepiſſe in Verluſt gerathen iſt, ſo kann das Gepäk gegen eine Empfangsbeſtätigung ausgefolgt werden, nachdem der Reiſende ſich nach dem Ermeſſen des Eiſenbahnamtes (Expeditsvorſtandes) als Eigenthümer auf vollkommen beruhigende Weiſe ausgewieſen [2]) hat. Wäre aber in dieſer Beziehung nicht jeder Zweifel behoben, ſo muß das Reiſegepäk an die Ortsbehörde zur Austragung der Angelegenheit übergeben werden.

Fehlen von den zu einem Recepiſſe gehörigen Sachen ein oder mehrere Stüke, ſo ſind über Verlangen der Partei die vorhandenen Stüke auszufolgen, nachdem ſie vorher einzeln abgewogen, und ihr Gewicht ſammt ihrer Gattung ſpecificirt auf dem Recepiſſe angemerkt worden ſind. Lezteres bleibt in Händen des Reiſenden behufs ſeiner Reclamation des noch Fehlenden; er muß aber auf demſelben Recepiſſe und auf einer beſonderen Beſcheinigung den theilweiſen Empfang ſeines Gepäks beſtätigen. Auch ſoll er zum Behufe einer wirkſameren Nachforſchung eine genaue Beſchreibung der abgängigen Collien angeben.

Für Reiſegepäk, welches nicht binnen 24 Stunden nach der Ankunft des Zuges in Empfang genommen wird, iſt der tarifmäßige Lagerzins zu entrichten. Wenn aber mit Grund zu beſorgen iſt, daß ein dem Verderben unterliegendes Gepäkſtük nicht ohne Gefahr länger aufbewahrt werden kann, oder wenn Reiſegepäk, worauf noch unbedekte Gebühren haften, nicht innerhalb 14 Tagen behoben wird, ſo ſoll dasſelbe, laut der meiſten Bahnreglements [3]), unter Mitwirkung eines k. k. Gefällenamtes oder der Gemeinde-Vorſtehung, und bei

---

[1]) Die ſchriftliche Empfangsbeſtätigung wird auf der pr. öſt. Staats-, ſüd-nordbeutſchen Verbindungs-, Auſſig—Teplizer E. B. nicht gefordert; dagegen wollen die Reglements der K. Eliſabeth- und Theißbahn, daß der Reiſende in einem ſolchen Falle überdieß ſeine Gepäksſtüke, der äußeren Beſchaffenheit nach, genau zu beſchreiben vermag. Das Reglem. der E. B. Fünfkirchen—Mohács erwähnt dieſes Ausnahmsfalles gar nicht.

[2]) „oder eine genügende Sicherſtellung geleiſtet" [pr. öſt. Staatsbahn (Art. 30), Auſſig—Tepliz (Art. 30) und Fünfkirchen—Mohàcs (§. 30)].

[3]) Bloß die Reglements der pr. öſt. Staats- und der Auſſig—Teplizer E. B.-Geſellſchaft enthalten die oben angeführte Beſtimmung nicht, und jenes der Eiſenbahn Fünfkirchen—Mohács (§. 35) verfügt den Verkauf nur unter Mitwirkung eines unbefangenen Zeugen.

geringem Werthe bloß unter Beiziehung eines unbefangenen Zeugen, veräußert, und der dafür gelöste Betrag nach Abzug der Gebühren für den Eigenthümer aufbewahrt werden. Falls dieser jedoch das Geld nicht innerhalb 2 Monate nach dem Tage der Gepäksaufgabe erhebt, so ist darüber anderweitig nach den bestehenden Gesezen zu verfügen, wodurch jeder Anspruch an die Eisenbahn-Verwaltung erlischt.

§. 72.

Freigewicht.

Auf allen österreichischen Eisenbahnen wird den Reisenden für ihr zur gleichzeitigen Beförderung besonders aufgegebenes Gepäk ein Freigewicht, und zwar bei Lösung einer ganzen Fahrkarte bis 50 Zollpfund, bei Lösung einer halben Fahrkarte bis 25 Zollpfund in der Art zugestanden, daß für dasselbe ohne Rükficht auf die Wagenklasse, welche der Aufgeber benüzt, auf die Länge des auf der Bahn zurükzulegenden Weges und auf den Werth der Sachen [abgesehen von dem Falle der besonderen Assecuranz (§. 74)] bloß eine Aufsichts- oder allgemeine Versicherungs-Gebühr von 7 Neukreuzer pr. Fahrkarte zu entrichten ist.

Die Bedingungen dieses Zugeständnisses sind:

a) Bei der Aufgabe des Reisegepäks muß die Personen-Fahrkarte vorgewiesen werden. Haben jedoch mehrere Personen ihre Effecten in gemeinschaftlichen Collien verwahrt, oder zusammen eine ganze Wagenabtheilung oder einen Salonwagen genommen, so gebührt ihnen das Freigewicht nach der Gesammtzahl der von ihnen gelösten Fahrkarten.

b) Die Gepäkscollien dürfen nur Reise-Effecten (Kleidungsstüke und andere zum eigenen Gebrauche des Reisenden dienende Sachen) enthalten. Besteht nun das zur Aufgabe gebrachte Gepäk in Kisten oder anderen Behältnissen, in welche solche Effecten regelmäßig nicht verpakt werden, so muß vorher dargethan werden, daß sie wirklich nur Reise-Effecten enthalten. Waaren also können mit dem Personenzuge nur als Eilgut (§. 70) und ohne Abrechnung eines Freigewichtes befördert werden.

Eine Ausnahme hievon macht das Reglement der pr. österr. Staats- und der Aussig-Teplizer E. B.-Gesellschaft rükfichtlich der in Körben, Säken oder Butten verpakten Gegenstände, indem dieselben, wenn ihr Gesammtgewicht 100 Zollpfunde nicht übersteigt, als Reisegepäk und bis zu 50 Zollpfund gebührenfrei transportirt werden.

c) Die Aufgabe des Reisegepäks muß in den Hauptsta-

tionen mindestens eine halbe und in Zwischenstationen eine Viertel Stunde vor Abgang des Zuges geschehen [1]); in der lezten halben oder Viertel Stunde wird ein Freigewicht nicht mehr zugestanden.

Uebrigens finden wir in den Reglements der meisten Bahngesellschaften [2]) eigene Strafbestimmungen, kraft deren diejenigen, welche, um die Begünstigung des Freigewichts zu erlangen, Gegenstände als Reisegepäk aufgeben, die als solches nicht anzusehen sind, oder welche in dieser Absicht die Fahrkarte mißbrauchen, für das ungebührlich benüzte Freigewicht das Eilgutporto und überdieß den fünffachen [3]) [bez. dreifachen [4]) oder zweifachen [5])] Betrag desselben zu entrichten schuldig sein sollen.

§. 73.

D. Equipagen, Pferde, Hunde.

Mit Personen- und gemischten Zügen werden, nach ähnlichen Bestimmungen wie Reisegepäk, Equipagen, Pferde und Hunde befördert, welche von Mitfahrenden aufgegeben wurden [6]). Doch ist die Aufnahme von Wagen und Pferden auf größere Bahnstationen beschränkt und von dem einige Zeit vorher zu machenden Aviso abhängig. Der Aufgeber erhält nach Bezahlung der tarifmäßigen Gebühr ein Recepisse, gegen dessen Zurükstellung die erwähnten Transportgegenstände nach dem Eintreffen auf der Bestimmungsstation ausgefolgt werden.

In den Reglements mehrerer Bahnunternehmungen wird versprochen, über Verlangen der Partei nachThunlichkeit dafür zu sorgen daß für die auf der Station angelangten Equipagen Pferde zur Be-

---

[1]) auf der Buschtiehrader und Fünfkirchen—Mohácser E. B. überall ¼, auf der Graz—Köflacher E. B. in den beiden Endstationen ½ Stunde vor Abgang des Zuges; — wegen der pr. öst. Staats- und Aussig—Teplizer E. B. s. oben §. 71.

[2]) d. i. mit Ausnahme der pr. öst. Staats-, Aussig—Teplizer und Fünfkirchen—Mohácser E. B.

[3]) d. i. auf der K. Ferdinands-Nord- und Brünn—Rossicer Bahn.

[4]) d. i. auf der K. Elisabeth-, Theiß-, galiz. Karl Ludwigs-, Graz — Köflacher, süd-norddeutschen Verbindungsbahn. Wegen des Recurses gegen die Strafverhängung s. oben Note [2]) auf Seite 186.

[5]) d. i. auf der südlichen Staats-, lomb. venet. ꝛc. und auf der Buschtiehrader E. B.

[6]) In den Equipagen darf während der Fahrt auf der Eisenbahn Niemand bleiben; wohl aber darf Reisegepäk aufgeladen sein, und die Eigenthümer genießen auch besondere Begünstigungen in Betreff des Preises für die Fahrkarten, indem sie z. B. auf den Bahnen der pr. öst. Staatsbahngesellschaft mit Fahrbilleten III. Klasse so viele Pläze in der I. Wagenklasse einnehmen können, als ihre Equipage Sizpläze enthält.

förderung in die nächsten Orte herbeigeschafft werden. Auch übernehmen die Bahnexpedite die Bestellung von Postpferden auf der Bestimmungsstation, wenn sich daselbst eine Postanstalt befindet, und wenn die Anmeldung wenigstens eine Stunde vor Abgang desjenigen Bahnzuges geschieht, welcher unmittelbar vor dem zum Transporte der Equipagen bestimmten Zuge nach jener Station abgeht.

Die Haftung der Bahnanstalt für Beschädigungen solcher Gegenstände ist aus den folgenden Paragrafen zu erkennen.

Haftung für Schaden.

§. 74.

Assecuranz der Transportgüter.

Vermöge der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 §. 19 haben die Betriebsunternehmungen für die durch eigenes oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Sachen zugefügten Beschädigungen zu haften, und zwar:

a) im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesezlichen Anordnungen,

b) in Ermanglung solcher nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesezbuches über Schadenersaz [1]).

Die von der Bahngesellschaft bei der Uebernahme von Transportgegenständen „eingegangene Verbindlichkeit" muß nach jenen Bestimmungen beurtheilt werden, welche rüksichtlich der einzelnen Eisenbahnen über die Assecuranz der Güter und über die hiernach den Parteien zustehenden Ersazansprüche, meist abgesondert von den Betriebsreglements, publicirt worden sind [2]).

In der Regel werden alle, zur Beförderung auf einer österreichischen Eisenbahn aufgegebenen Sachen (Fracht- und Eilgüter, Reisegepäk, Equipagen, Pferde) gegen Schaden versichert. Je nachdem aber diese Gegenstände unbedingt und ohne besonderes Begehren der Partei nach einem gewissen normalen (Gewichts- oder Stük-) Werthe oder

---

[1]) „Von dem Rechte des Schadensersazes und der Genugthuung" handelt das 30. Hauptstük II. Theiles (§§. 1293—1341) des a. b. G. B. vom J. 1811.

[2]) In den beiden Reglements des deutschen Eisenbahnvereins [d. i. für die Personen-, Reisegepäks- ꝛc. Beförderung (§. 29) und für den Güterverkehr (§. 14)] wird ausdrüklich hervorgehoben, daß die daselbst enthaltenen Vorschriften über Gewährleistung für die österreichischen Bahnen keine Anwendung haben sollen, solange für dieselben in Bezug auf Entschädigung die zur Zeit bestehenden besonderen Bestimmungen gelten.

über ausdrükliches Verlangen der Partei mit einem höheren d. h. den normalen Versicherungswerth übersteigenden Betrage versichert werden, hat man bei allen inländischen Bahnunternehmungen zwischen der allgemeinen und der besonderen Versicherung zu unterscheiden. Wer die leztere wünscht, hat bei der Aufgabe den besonders zu versichernden Mehrwerth von Fracht- und Eilgütern auf dem Frachtbriefe anzusezen, von anderen Sachen aber mündlich oder schriftlich dem Transport-Expedite anzugeben. Uebrigens wird auf den meisten Bahnen, mit Rükficht auf die jezt geltenden Bestimmungen über die allgemeine Assecuranz, jede Werthangabe der Partei als eine Mehr-Werthangabe, somit als eine zum Behufe der besonderen Versicherung gemachte Erklärung betrachtet. Doch werden gewisse in einigen Reglements [1]) näher bezeichneten Sachen (Urkunden, Rechnungsbücher, Lotterielooſe, Pfandbriefe, Bankzettel, Wechsel, Schuldverschreibungen und überhaupt Papiere und Schriften von einem Nennwerthe) in keinem Falle, — andere Sachen wieder (Juwelen, Gemälde und Kunstgegenstände überhaupt) nur dann der besonderen Versicherung unterzogen, wenn der Aufgeber nach vorausgegangener Anmeldung und zufolge eines mit der Bahnanstalt getroffenen speciellen Uebereinkommens die Schäzung des effectiven Werthes vor der Verpakung auf seine Kosten vornehmen läßt.

Die allgemeine Versicherung geschieht:

bei Frachtgütern . . . mit dem Werthe von 30 fl. pr. Ctr. Sporco [2]),
„ Eilgütern u. Reisegepäk „ „ „ „ 1 „ „ Pfd. [3]),
„ Equipagen } nicht als Fracht „ „ „ „ 100 „ „ Stük,
„ Pferden } nicht als Fracht „ „ „ „ 50 „ „ „
„ Hunden } nicht als Fracht „ „ „ „ 10 „ „ „

Die Assecuranzprämie wird bei dieser wie bei der besonderen Versicherung von dem Expedite der Aufgabsstation tarifmäßig [4])

---

[1]) d. i. der K. Ferdinands-Nordbahn, K. Elisabeth-, Theiß-, Brünn—Rosficer, galiz. Karl Ludwigs-, süd-norddeutsche Verbindungs-, Graz—Köflacher, südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische E. B.

[2]) d. i. Wiener Gewicht auf der K. Ferdinands-Nordbahn, Theiß-, südlichen Staats-, lomb. venet. ꝛc. E. B., — dagegen Zoll-Gewicht auf den anderen Eisenbahnen.

[3]) S. die vorige Note.

[4]) Diese Prämie beträgt auf allen Eisenbahnen: $^{8}/_{10}$ Neukreuzer pr. Centner für gewöhnliche Frachtgüter, — 5 Neukreuzer pr. Centner für Eilgüter, — 7 Neukreuzer pr. Person oder Fahrkarte beim Reisegepäk, — 7 Neukreuzer pr. Stük bei Equipagen, Pferden und Hunden. Die besondere Versicherungsgebühr aber beträgt 2 Neukreuzer pr. 50 fl. des Mehrwerthes von Fracht- und Eilgütern, — $5^{3}/_{10}$ Nkr. pr. 100 fl. des Mehrwerthes von Reisegepäk, Equipagen,

berechnet, und ist zugleich mit dem Porto einzuheben. Die Bestätigung der erfolgten Versicherung ist in dem Aufnahmsscheine oder Aufgabsrecepisse enthalten, in welchem die allgemeine Versicherungsgebühr dem Porto zugerechnet, im Falle einer besonderen Versicherung aber sowohl der von der Partei angegebene Mehrwerth als auch die hiernach entfallende Assecuranzprämie abgesondert angeführt erscheint. Erst vom Zeitpuncte der Empfangnahme des Recepisse von Seite des Aufgebers tritt die Bahnanstalt in Haftung für das übernommene Gut; eben dieses Document bildet seinerzeit die Grundlage der Verhandlung über die Ersazleistung.

Da nun die Entschädigung selbst niemals in einem höheren, wohl aber in einem geringeren Betrage, als dem ausgesprochenen Versicherungswerthe dann geleistet werden soll, wenn der wirkliche (effective) Werth des beschädigten oder verloren gegangenen Transportgutes später in einem geringeren Geldbetrage ermittelt wird (§. 75), so hat die allgemeine sowohl als die besondere Assecuranz eigentlich nur das Maximum des einer Partei wider die Bahngesellschaft eventuell zustehenden Ersazanspruches zu bedeuten.

§. 75.

Umfang der Haftung.

Abgesehen von dem, der Versicherung zu Grunde gelegten Werthe des betreffenden Gutes (§. 74), wird der Umfang der Haftung der Eisenbahn-Unternehmer näher bestimmt:

a) mit Rükficht auf die den Vermögensnachtheil in sich schließende Thatsache;

b) nach Verschiedenheit der Veranlassung des Schadens, und

c) je nach der Zeit, in welcher die Beschädigung (im weiteren Sinne) erfolgte. In diesen Beziehungen bedarf die in den Reglements an die Spize gestellte Erklärung, daß die Bahnanstalt 1. für die richtige Ablieferung der Güter im äußerlich guten Zustande (abgerechnet die während des Transports unvermeidliche Abnüzung) und 2. für das übernommene Gewicht (nach Abschlag des natürlichen Calo) hafte, einer speciellen Erläuterung.

ad a. Ersaz wird allenthalben versprochen für Verluste, für Abgänge und Beschädigungen.

α) Da ein Fracht- oder Eilgut erst nach Verlauf von 4 Wochen

Pferden und Hunden (6 Nkzr. auf der Graz—Köflacher und auf den Bahnen der pr. öst. Staatsbahn-Gesellschaft).

und Reisegepäk (Equipagen, Pferde, Hunde) erst nach 14 Tagen [1]), von dem Zeitpuncte der Einbringung der Reclamation, als gänzlich in Verlust gerathen betrachtet werden soll, so wird die hiefür angesprochene Entschädigung nicht vor dem Ende dieses Termins geleistet. Die Reclamation aber ist bei Fracht- und Eilgütern längstens vor Ablauf von 3 Monaten, vom Tage der Aufgabe gerechnet, und beim Reisegepäk, Equipagen 2c. innerhalb 48 Stunden nach Anlangen des betreffenden Bahnzuges einzubringen. Auf Grund der rechtzeitigen Reclamation wird entweder der ganze wirkliche (ohne Rükficht auf entgangenen Nuzen, Gewinn, Affectionspreis 2c. ermittelte) Werth der abhanden gekommenen Sache, soferne er nicht den allgemeinen oder besonderen Versicherungsbetrag übersteigt, oder der ganze versicherte Werth vergütet, wenn der wirkliche Werth nicht ermittelt, und ein Minderwerth von der Bahnanstalt nicht nachgewiesen werden konnte.

β) Ein Abgang oder Gewichtsdefect an Fracht- und Eilgütern wird nur soweit vergütet, als er den als natürliche Schwendung reglementmäßig festgesezten Calo übersteigt. Als natürlicher Calo wird von den meisten Bahngesellschaften angenommen:

wenn das Gewicht durch das Expedit der Abgabsstation, in Gegenwart des Adressaten oder seines Bevollmächtigten

	innerhalb 8 Tagen [2]) ermittelt wird	nach Ablauf von 8 Tagen
bei verpakten trokenen Gegenständen	1%,	2%,
„ „ nassen „	2%,	4%,
„ unverpakten „	3%,	5%.

Den nassen Waaren sind in dieser Beziehung gleichzuhalten: Hölzer aller Art, Wurzeln, Rinden, Tabak, Fettwaaren, Wolle aller Art und überhaupt jeder dem schnellen Eintroknen unterworfene Gegenstand [3]). Der Calo wird nach den im Frachtbriefe enthaltenen Angaben und zwar, wenn das Gewicht nur summarisch angegeben ist, von diesem summarischen —, wenn es aber bei jedem einzelnen Stüke aufgeführt ist, von dem einzelnen Gewichte berechnet. Uebrigens findet rükfichtlich der unverpakt aufgegebenen Gegenstände die Vergütung eines Abgangs oder Gewichtsdefects nur dann statt, wenn das Aufgabsexpedit über Verlangen des Versenders die amtliche effective Nach-

[1]) Nur auf der Eisenbahn Fünfkirchen — Mohács werden Reisegepäkstüke, welche durch Versehen der Bahnverwaltung in der Beförderung zurükgeblieben sind, nach Ablauf von 8 Tagen als verloren betrachtet.

[2]) vom Tage der Aufgabe an und diesen Tag mitgerechnet.

[3]) Auf der Eisenbahn Fünfkirchen—Mohács wird ein Calo von ½ % bei trokenen, von 1% bei nassen Gütern angenommen.

wage vorgenommen und bestätigt hat. Auch haftet die Bahnanstalt für Lekage und für die durch Gährung, Ausfinterung, Abbröklung oder Verstaubung entstehenden Abgänge gar nicht, — für Defecte an frischen und gesalzenen Fischen sowie an frischen Südfrüchten nur dann, wenn vor deren Empfangnahme eine augenfällige Entfremdung nachgewiesen wurde.

Reisegepäk, Equipagen 2c. sollen gleich bei der Ausfolgung durch die Partei geprüft, und der Entschädigungsanspruch im Falle eines Abgangs sogleich angemeldet werden. Bei Fracht- und Eilgütern aber ist der Adressat verbunden, selbe längstens innerhalb 48 Stunden nach Erhalt des Aviso (§. 68) in Augenschein zu nehmen, bei dem Bahnexpedite die Erhebung des Gewichts und Aufnahme des Befundes zu verlangen, und binnen weiterer 48 Stunden nach diesem Acte und vor dem Bezuge des Gutes seine Reclamation einzubringen.

Die Entschädigung wegen eines Abganges wird in dem Verhältnisse, in welchem der wirkliche (ohne Rükficht auf entgangenen Nuzen, Affectionspreis 2c. ermittelte) Werth zu dem ganzen Versicherungswerthe steht, und nie über den Versicherungswerth, folglich vollständig nur dann geleistet, wenn der Versicherungswerth dem wahren Werthe gleichkommt oder denselben übersteigt. In Fällen der besonderen Assecuranz ist der Versicherungswerth des gesammten, mit Einem Frachtbriefe aufgegebenen Gewichts (bez. Centner-Anzahl) für die Entschädigung maßgebend, wenn der Mehrwerth bloß summarisch angegeben wurde, da hier angenommen wird, daß jeder Theil der Sendung gleichen Werth habe [1]).

γ) Beschädigungen werden im Allgemeinen dann vergütet, wenn noch vor dem Bezuge des Gutes der Empfangsberechtigte die bahnamtliche Erhebung des Thatbestandes verlangte. Hat die Beschädigung einen Gewichtsabgang zur Folge, so wird derselbe nach den früher mitgetheilten Bestimmungen behandelt; und eben diese Bestimmungen gelten auch sonst rükfichtlich der Art und Zeit der Reclamation sowie über den Umfang des für Beschädigungen zu leistenden Ersazes.

ad b. Die Parteien können für Verluste, Abgänge oder Beschä-

---

[1]) Auf der Eisenbahn Fünfkirchen — Mohács wird beschädigtes Reisegepäk sowie jenes, bei welchem ein Abgang stattfindet, falls nicht ein gütliches Uebereinkommen über den Entschädigungsbetrag getroffen wird, als in Verlust gerathen behandelt und hiernach vergütet, wogegen der Reisende keinen weiteren Anspruch auf das Gepäk zu machen hat. Beim Abgange einzelner Gepäksstüke sind die vorhandenen Stüke auszufolgen.

digungen eine Vergütung von der Eisenbahnanstalt nur unter der Voraussezung fordern, daß dieselben entweder durch Verschulden der Bahnanstalt, bez. ihrer Bediensteten oder durch ein zufälliges Ereigniß entstanden sind. Demnach sind jene Schäden ausgeschlossen, welche durch das eigene Verschulden der Partei (namentlich durch mangelhafte oder unzwekmäßige Verpakung), durch die natürlichen oder eigenthümlichen Eigenschaften der Sache, durch den Einfluß der Wärme und Kälte oder an den in der Regel auf unbedekten Bahnwagen verführten Gegenständen durch Nässe während des Transports, durch Schleichhandel und seine Folgen oder durch obrigkeitliche Verfügungen veranlaßt worden sind. Daher wird auch für die Beschädigung leicht zerbrechlicher Sachen, für das Auslaufen von Flüssigkeiten, für das Entspringen, Umstehen oder Beschädigen lebender Thiere nur dann gehaftet, wenn ein zufälliges Ereigniß die Veranlassung hiezu gegeben hat. Ueberdieß beschränken die Reglements der meisten Bahnunternehmungen die Ersazverbindlichkeit noch durch die ausdrükliche Erklärung, daß der durch Krieg, feindliche Einfälle, Aufstand und Aufruhr, öffentliche Gewaltthätigkeit, Raubanfälle [1]) oder Erdbeben herbeigeführte Schaden nicht vergütet werden soll.

In Betreff des Verschuldens aber von Seite der Bahnbediensteten, gegen welche natürlich der Gesellschaft das Regreßrecht vorbehalten bleibt (§. 1313 a. b. G. B.), entsteht die Frage, ob dahin auch die auf den Bahnstationen befindlichen Gepäkträger gehören.

Die Bejahung dieser Frage läßt sich damit rechtfertigen, daß diese Individuen in den Reglements ausdrüklich „verantwortliche Gepäksträger" genannt, durch die Bahngesellschaft bestimmt und mit einem, sie als solche legitimirenden Abzeichen (Nummer, Dienstkappen ꝛc.) versehen, und daß sie für ihre Dienste nach dem von der Bahngesell-

---

[1]) Diebstahl ist nicht ausgeschlossen. Vgl. §. 31, lit. c der im deutschen Eisenbahn-Vereine geltenden Vorschriften für die Personen- ꝛc. Beförderung, demgemäß der durch Diebstahl herbeigeführte Verlust oder Abgang am Reisegepäke allerdings von der Bahnverwaltung vergütet wird. Nach österreichischem Rechte ist die Verantwortlichkeit der lezteren in solchen Fällen nicht zu bezweifeln, da sie in den Reglements nicht ausdrüklich abgelehnt wird, und die Transport-Unternehmungen für übernommene Sachen „gleich einem Verwahrer" haften (§. 970 a. b. G. B.). Obgleich nun der Verwahrer in der Regel nur für den „aus der Unterlassung der pflichtmäßigen Obsorge verursachten Schaden, aber nicht für den Zufall" haftet (§. 964 ebd.), so könnte doch eine Eisenbahnverwaltung hieraus eine wirksame Einwendung gegen den Ersazanspruch im Falle des Diebstahls nicht ableiten, weil sie geradezu die Vergütung des zufälligen Schadens in dem oben angeführten beschränkteren Umfange versprochen hat.

schaft festgesezten Tarife entlohnt werden, also immerhin „Bahnbedienstete" sind, obgleich sie nicht von der Gesellschaft selbst besoldet werden, und es den Parteien freigestellt bleibt, sich ihrer zu bedienen.

Da jedoch die Bahnunternehmungen nur für die, innerhalb eines gewissen Zeitraumes eingetretenen Verluste 2c. haften zu wollen erklärt haben, wie wir gleich im nächsten Absaze zeigen werden, und da die Gepäksträger Sachen der Reisenden entweder vor oder nach jenem Zeitraume (d. i. vor der Aufgabe oder nach der Ausfolgung) übernehmen, so kann die Bahnunternehmung wohl nicht auf Grund der hier dargestellten Reglements, allerdings aber kraft der bürgerlichen Gesezе zum Ersaze verhalten werden, weil Fuhrleute und überhaupt Transportunternehmer vermöge des §. 1316 des a. b. G. B. den Schaden, welchen ihre eigenen oder die von ihnen zugewiesenen Dienstpersonen an den übernommenen Sachen oder an der Befrachtung verursachen, zu verantworten haben [1]).

ad c. Die Bahngesellschaften verpflichten sich zur Entschädigung nur für jene Verluste, Abgänge und Beschädigungen, welche den Transportgegenstand innerhalb des Zeitraumes treffen, welcher mit der Empfangnahme des Aufgabsrecepisse (Aufnahmsscheins) beginnt, und beim Reisegepäk, bei Equipagen, Pferden und Hunden, die nicht als gewöhnliche Fracht aufgegeben wurden, mit dem Ablaufe von 48 Stunden nach Ankunft des betreffenden Bahnzuges auf der Bestimmungsstation, — bei Fracht- und Eilgütern, welche zur Einlagerung in zollamtliche Magazine oder Lagerräume gestellt werden, im Momente dieser Einlagerung, — endlich bei den in Magazinen oder Lagerräumen der Eisenbahn selbst hinterlegten Fracht- und Eilgütern in dem Augenblike endigt, wo der Empfänger die Uebernahme auf dem Bezugscheine (Abgabsrecepisse) bestätigt [2]).

---

[1]) Vgl. die oben im §. 74 mitgetheilte Vorschrift des §. 19 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851.

[2]) Abweichend von diesen, auf den meisten österr. Eisenbahnen geltenden Grundsäzen bestimmen die Reglements der pr. österr. Staats- und der Aussig—Teplizer E. B.-Gesellschaft: daß dieselbe für Abgänge und Beschädigungen nur durch 48 Stunden nach der Zustellung des Aviso über das angelangte Fracht- oder Eilgut haftet; — der E. B. Graz—Köflach: daß die Verantwortlichkeit bis zu dem Zeitpuncte dauert, wo das Gut auf der Abgabsstation im Sinne der Frachtenbestimmungen in Empfang genommen sein muß; — der E. B. Fünfkirchen—Mohács: daß die Haftung nach Ablauf von 3 Tagen (Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet) nach erhaltenem Aviso erlischt.

§. 76.

Entschädigungs-Verfahren.

Die Verhandlung über die von der Bahnanstalt zu leistende Entschädigung wird nur über den ordnungsmäßig erhobenen Ersazanspruch (Reclamation) der Partei eingeleitet.

Die Reclamation kann sowohl vom Aufgeber einer Sache auf Grundlage des Aufnahmsscheines bei dem betreffenden Aufgabs-Expedite, als auch vom Empfangsberechtigten (Adressaten) auf Grundlage des Frachtbriefs bei dem Expedite der Abgabsstation eingebracht werden. Sie ist mit der Fattura oder anderen, den wirklichen Werth des Gegenstandes beurkundenden Documenten zu belegen. Sogleich nach erhobener Reclamation hat das Bahnexpedit den Thatbestand, soweit er nicht schon früher festgestellt wurde, mit aller Sorgfalt zu erheben, den wirklichen Werth der Sache und den Betrag des Schadens in Gegenwart des Reclamanten und eines unparteiischen Zeugen auf Grundlage der etwa beigebrachten Beweismittel, nach Umständen unter Beiziehung sachkundiger Schäzleute zu ermitteln. Uebrigens steht der Bahnanstalt das Recht zu, hiebei Alles zu veranlassen, was zur Verhinderung der Zunahme des Schadens zwekdienlich ist, z. B. das Auspaken, Sortiren der Waaren u. dgl. m.

Nach beendigter Verhandlung wird dem Reclamanten die Entschädigung bei jenem Bahnexpedite, wo die Reclamation angebracht worden ist, gegen eine scalamäßig gestämpelte Quittung geleistet. Im Falle eines Verlustes jedoch ist der Ablauf jenes Termins abzuwarten, nach welchem erst die Sache als wirklich verloren angesehen werden soll (s. oben §. 75 ad a.)

Parteien, welche sich mit der von der Bahndirection zuerkannten Entschädigung nicht zufrieden stellen, steht der Rechtsweg [K. Ferdinands-Nordbahn, galiz. Karl Ludwigsbahn, Graz-Köflach, Brünn-Rossic], bez. binnen 14 Tagen, vom Tage der Bekanntgabe der von der Eisenbahnverwaltung gefällten Entscheidung, der Recurs an die höhere Behörde und nach erfolgter Entscheidung der obersten, die Staatseisenbahn-Betriebsangelegenheiten leitenden Behörde der Rechtsweg [südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische E. B.], bez. innerhalb eines gleichen Termins der Recurs an den Verwaltungsrath und nach erfolgter Entscheidung hierüber der Rechtsweg [K. Elisabeth-, Theiß-, süd-norddeutsche Verbindungsbahn] offen.

§. 77.

Art der Entschädigung.

In den meisten Reglements [1]) wird der Bahnanstalt und nur dieser die Wahl ausdrüklich vorbehalten, entweder

a) die Transportgegenstände in natura zu ersezen, oder

b) das beschädigte Gut zu behalten, und der Partei den ermittelten wirklichen Werth desselben bar zu bezahlen, oder

c) der Partei die Sache hinauszugeben, und nur den für die Beschädigung oder den Abgang entfallenden Geldbetrag zu bezahlen. Dagegen kann die Partei nicht verlangen, daß ihr die Eisenbahnverwaltung das Gut in natura ersеze, oder den ganzen Werth bar bezahle und das beschädigte Gut behalte [2]).

§. 78.

Erlöschung der Ersazverbindlichkeit.

Abgesehen von den bereits früher mitgetheilten, die Ersazpflicht der Bahnanstalt beschränkenden Bestimmungen der Reglements wird diese Verbindlichkeit, auch wo die sonstigen Bedingungen derselben vorhanden sind, als gänzlich érloschen erklärt:

a) wenn der Transportgegenstand von einem hiezu Berechtigten z. B. dem Adressaten anstandslos übernommen worden ist;

b) wenn die Reclamation nicht innerhalb der hiezu festgesezten Frist (§. 75) erhoben wurde;

c) wenn vor oder während der Entschädigungsverhandlung ein Umstand bekannt wird, welcher kraft der publicirten Reglements die Verpflichtung zur Entrichtung einer Geldstrafe nach sich zieht, insbesondere also, wenn die absichtliche Bevortheilung der Bahnanstalt durch falsche Angaben des Gewichts oder der Gattung der Waaren nachgewiesen wird, oder wenn Gegenstände, die von der Beförderung als Reisegepäk und Eilgut ausgeschlossen sind, wie z. B. Feuerwerkskörper, Schießpulver u. dgl., als solches heimlich oder als Frachtgut ohne

---

[1]) d. i. der Kaiser Ferdinands-Nord-, galiz. Karl Ludwigs-, K. Elisabeth-, Theiß-, südlichen Staats-, lomb. venet. ꝛc., Brünn — Rosicer, Graz — Köflacher, südnorddeutschen Verbindungsbahn.

[2]) Auch die Verwaltung der E. V. Fünfkirchen — Mohács soll (Reglem. §. 30) in keinem Falle verpflichtet sein, beschädigte oder solche Colli, bei denen ein Gewichtsabgang statt hat, zu übernehmen, und dem Empfänger den Werth der ganzen Colli zu vergüten. Wegen Reisegepäk s. Note [1]) auf Seite 194.

genaue Erklärung und besonderen Frachtbrief aufgegeben wurden (§§. 63, 70 und 71).

d) wenn die zuerkannte Entschädigung nicht binnen 6 Monaten vom Tage der Bekanntgebung der Entscheidung behoben wird. In diesem lezten Falle kann aber nicht bloß die von der Bahnanstalt selbst gefällte Entscheidung verstanden werden, insoferne der Partei, falls sie sich damit nicht zufrieden stellt, der Recurs und der ordentliche Rechtsweg offensteht (§. 76), folglich das auf diesem Wege begehrte Enderkenntniß abgewartet werden muß. Da nun ein Termin zur Betretung des Rechtsweges bei sonstigem Verluste des Ersazanspruches überall nicht festgesezt worden ist, so haben die allgemeinen bürgerlichen Gesezе über Verjährung des Klagerechtes zur Richtschnur zu dienen. Vermöge des §. 967 a. b. G. B. können die wechselseitigen Forderungen des Verwahrers und Hinterlegers einer beweglichen Sache nur binnen 30 Tagen von Zeit der Zurükstellung angebracht werden; und Fuhrleute sowie überhaupt Transportanstalten haften gleich einem Verwahrer für die zur Beförderung übernommenen Sachen (§. 970 a. b. G. B.). Ist nun dadurch für das hier besprochene specielle Verhältniß die sonst geltende Vorschrift des §. 1489 a. b. G. B., daß jede nicht aus einem Verbrechen abgeleitete Entschädigungsklage binnen 3 Jahren nach Bekanntwerden des Schadens verjähre, ausgeschlossen, so kann doch der erwähnte Termin von 30 Tagen mit Rükficht auf die Bestimmungen der Reglements nicht mit der Zurükstellung des auf der Bahn beförderten Gutes, sondern mit demjenigen Zeitpuncte beginnen, in welchem der ersazberechtigten Partei das im außergerichtlichen Verfahren gefällte Erkenntniß über die Entschädigung bekannt gemacht worden ist.

§. 79.

Haftung im Vereinsverkehre.

Wenn Güter von einer Eisenbahn auf eine andere übergehen sollen, so bedarf es dazu keiner Vermittlung des Absenders oder Empfängers oder eines Spediteurs. Für den directen Verkehr zwischen Stationen verschiedener, dem deutschen Eisenbahn-Vereine beigetretenen Verwaltungen hat das vom Vereine publicirte Güter-Reglement vom Jahre 1856, für den inneren Verkehr aber der einzelnen Bahnen und der engeren Eisenbahn-Verbände haben die besonderen Reglements zu gelten.

In Ansehung der Assecuranz ist in den Tarifen der meisten österr. Bahnen nebst der für die das Gut übernehmende Anstalt be-

stimmten Versicherungsgebühr auch eine derlei Gebühr für die Anschlußbahnen festgesezt worden. Wenn nun der Empfänger des Gutes eine Reclamation erheben will, so hat er sich an die Verwaltung derjenigen Bahn zu wenden, zu welcher die Bestimmmungsstation gehört; des Absenders Reclamationen aber sind bei der Verwaltung derjenigen Bahn anzubringen, zu welcher die Aufgabsstation gehört [1]). Den Fall besonderer Verabredung ausgenommen, soll im deutschen E. B.-Vereine der Werth eines Centners sowohl bei der völligen Entschädigung für vernichtete oder abhanden gekommene Güter, wie auch bei dem verhältnißmäßigen Ersaze für defecte oder beschädigte Gegenstände nie höher als 20 Thaler angenommen werden; allein für die österreichischen Eisenbahnen gelten jezt noch die von ihnen bekannt gegebenen, oben dargestellten Grundsäze [2]).

Das gegenseitige Verhältniß der vereinten Bahnverwaltungen rüksichtlich der den Parteien zugesicherten Gewährleistung für Verluste und Beschädigungen wurde durch Uebereinkommen in folgender Weise geregelt:

a) Wenn die Verwaltung der Bestimmungs-, bez. der Aufgabestation die Entschädigungsregulirung nach den Grundsäzen des Reglements im Wege der Güte vorgenommen hat, so soll dieß in quali et quanto von allen betheiligten Verwaltungen anerkannt werden. Dagegen sind jene Ansprüche, welche auf eine höhere als die reglementarische Entschädigung gerichtet, oder auf andere als im Reglement vorgesehene Gründe basirt werden, zum Rechtswege zu verweisen, falls nicht sämmtliche betheiligte Verwaltungen durch übereinstimmenden Circularbeschluß die Beseitigung der Ansprüche durch gütliches Zugeständniß bewilligen. Die im Rechtswege gefällten Entscheidungen sind für die beim Transporte betheiligten Verwaltungen bindend, sofern sie zu dem Proceßverfahren zugezogen worden sind.

b) Wenn nicht ermittelt wird, welcher Verwaltung die Ursache des an durchgehenden Gütern entstandenen Schadens zur Last fällt, so haften sämmtliche der Entdekung des Schadens vorhergehende Verwaltungen pro rata der reinen Fracht. Nach demselben Verhältnisse wird Gutgewicht für etwaiges Manco den Verwaltungen, deren Bahnen das Gut durchlaufen hat, gutgerechnet. Findet auf einer Uebergangsstation eine specielle Uebergabe statt, so übergeht die Verantwortlichkeit auf die übernehmende Verwaltung, sobald dieselbe das Gut ohne speciellen Vorbehalt wegen entdekter Mängel angenommen hat. Uebrigens sollen

---

[1]) S. §. 15 Vereins-Reglem.

[2]) S. §. 14 ebd.

alle für den durchgehenden Verkehr bestimmten Gegenstände auf der Abgangsstation abgewogen werden; wurde dieß versäumt, so hat für jeden an solchen Gütern vorkommenden Gewichtsdefect die Abgabsstation allein zu haften.

c) Differenzen zwischen den verschiedenen Bahnverwaltungen über die Beitragspflicht zu einer Entschädigung sollen schiedsrichterlich entschieden werden. Den betreffenden Verwaltungen bleibt überlassen, sich über eine dritte Verwaltung zu verständigen, welche zur Uebernahme des Schiedsrichteramtes verpflichtet ist. Wenn aber eine Verständigung nicht innerhalb 4 Wochen nach erhobener Differenz erreicht werden kann, so hat auf Antrag der einen oder anderen Verwaltung die geschäftsführende Direction (§. 22) diejenige Verwaltung zu bestimmen, welche das Schiedsrichteramt übernehmen soll.

Anhang.

I.

Eisenbahn-Concessions-Gesez

[kundgemacht mittels Verordnung des k. k. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ddto. 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238.]

In Gemäßheit der von Sr. k. k. apostolischen Majestät mit a. h. Entschließung vom 8. September 1854 erhaltenen Ermächtigung werden bezüglich der Ertheilung von Concessionen zum Baue von Privat-Eisenbahnen die nachstehenden Bestimmungen erlassen:

§. 1. Zur Anlage einer Eisenbahn, welche ein Unternehmer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf eigenem Grund und Boden, oder auf fremdem Grunde erbauen will, ist bloß der in den allgemeinen Gesezen vorgeschriebene Bau-Consens erforderlich. Derselbe kann nur ertheilt werden, nachdem Eisenbahnbau-Verständige mit ihrem Gutachten gehört wurden.

Zur Anlage einer Eisenbahn dagegen, welche bestimmt ist, als öffentliches Transportmittel für Personen und Waaren zu dienen, oder wodurch eine Landstraße in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, ist die besondere Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung erforderlich und zwar:

a) die Bewilligung zu den Vorarbeiten;
b) die Concession zur Anlage der Bahn und der dazu gehörigen Gebäude selbst.

§. 2. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten steht dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando zu.

Die Concession der Bahnanlage wird von Sr. k. k. apostolischen Majestät ertheilt.

§. 3. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten (§. 1, a) kann sowohl einzelnen Personen und vorschriftmäßig gebildeten Vereinen, als auch

solchen Personen ertheilt werden, welche sich erst zu einem Vereine verbinden wollen. Dieselbe wird aber nur dann ertheilt, wenn weder in Bezug auf die Person des Concessionswerbers, noch in Bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rükſichten dagegen ein Anstand obwaltet.

Wird diese Bewilligung von einem erst zu gründenden Vereine angesucht, so kann sie nur unter dem Vorbehalte ertheilt werden, daß die Bittsteller alle jene Bedingungen erfüllen, welche im Vereinsgeseze vom 26. November 1852 (R. G. Bl. Nr. 253) zur Erlangung der vorläufigen Bewilligung zur Gründung des Vereines, §§. 7—17, vorgeschrieben sind.

Personen und Vereine, welche eine solche Concession erhalten wollen, haben darum beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten anzusuchen und dem Gesuche den Plan des Unternehmens, insbesondere die Richtung der beabsichtigten Bahn, wenigstens in allgemeinen Umrissen, darzustellen und die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

§. 4. Durch die Bewilligung zu den Vorarbeiten einer Eisenbahn erhält der Concessionswerber bloß das Recht, auf seine Kosten die Vorerhebung für die künftige Ausführung der projectirten Eisenbahn, mit Beobachtung der bestehenden Geseze, unter Aufsicht der Behörden zu pflegen und die nöthigen Vermessungs- und Nivellirungsarbeiten vorzunehmen.

Durch diese Bewilligung erhält der Concessionswerber dagegen weder ein Vorrecht auf die Concession der fraglichen Eisenbahn, noch ein sonstiges ausschließliches Befugniß.

Es kann daher die Bewilligung zu den Vorarbeiten rükſichtlich einer und derselben Eisenbahnlinie mehreren verschiedenen Personen ertheilt werden. Diese Bewilligung zu den Vorarbeiten hat bloß für den in derselben ausdrüklich bestimmten Zeitraum Giltigkeit; nach Beendigung dieses Zeitraumes ist diese Bewilligung als erloschen anzusehen, sie kann jedoch unter den oben angeführten Bedingungen wiederholt angesucht und ertheilt werden.

§. 5. Behufs der Erwirkung der Concession zum Baue einer Eisenbahn ist ein dießfälliges Gesuch beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten einzureichen, in welchem dargethan wird:

1. daß den Bittwerbern die Concession zur Vornahme der Vorarbeiten zu Theil geworden ist;

2. daß die projectirte Bahn dem öffentlichen Interesse zum Vortheile gereiche;

3. auf welche Art die zu dem Unternehmen erforderlichen Geldmittel herbeigeschafft werden sollen;

4. dem Gesuche muß ein Plan des ganzen Unternehmens, das gehörig ausgearbeitete Project und der Kostenvoranschlag beigeschlossen sein;

5. dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, nach Umständen von den Concessionswerbern den Erlag einer Caution, oder bei Vereinen mindestens die Nachweisung zu fordern, daß bereits ein hinlänglicher Fond von den Theilnehmern für das Unternehmen gesichert sei.

§. 6. Bevor das Ansuchen um die Concession zum Baue einer Eisenbahn der Allerhöchsten Schlußfassung unterzogen werden kann, ist sorgfältig zu prüfen, ob das Bauwerk selbst und dessen Einzelheiten nichts enthalte, was mit den bestehenden Gesezen, mit den öffentlichen Rükſichten und mit bereits früher erworbenen Privatrechten nicht im Einklange wäre. Insbesondere ist darauf zu sehen, daß die Anlage der Bahn in einer Weise geschehe, damit jede Beschädigung der angrenzenden Grundstüke, Gebäude u. s. w. vermieden werde. Zu diesem Behufe ist in jedem einzelnen Falle über Auftrag des Handelsministeriums von der Statthalterei des Kronlandes, welches die projectirte Eisenbahn durchzieht, unter ihrer Leitung eine Commission von Sachverständigen zu berufen, welche mit Zuziehung von Abgeordneten der competenten Militär- und Civilbehörden, dann der Betheiligten, soweit es erforderlich ist, auch an Ort und Stelle, den Befund aufzunehmen, und sodann über das Project ein wohlerwogenes Gutachten zu erstatten hat, worüber mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando das Einvernehmen zu pflegen ist.

§. 7. Die Concession zur Anlage einer Eisenbahn zur öffentlichen Benüzung wird nur auf eine bestimmte Zeit ertheilt. Diese kann die Dauer von neunzig Jahren nicht überschreiten, wohl aber nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse auf eine geringere Anzahl Jahre sich erstreken.

Der Termin für die Dauer einer solchen Concession beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Theile der Benüzung des Publicums übergeben wird.

§. 8. Nach Ablauf der Dauer des Privilegiums geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesez ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Unternehmung hat die Bahn sammt Zugehör im brauchba-

ren Stande zu übergeben. Den Behörden wird es zur besonderen Pflicht gemacht, darüber zu wachen, daß in den lezten 5 Jahren vor Ablauf der Privilegiumszeit die erforderlichen Herstellungen sogleich vorgenommen werden, wozu die Unternehmung nöthigen Falls durch geeignete Zwangsmittel anzuhalten ist.

§. 9. Mit der erhaltenen Concession zur Anlage einer Eisenbahn sind der Regel nach (wenn die Concessions-Urkunde nicht besondere Beschränkungen oder Vorbehalte in sich faßt), folgende Zugeständnisse verbunden:

a) Die Eisenbahn-Unternehmung erlangt das Recht, eine Eisenbahn nach der, in dem genehmigten Projecte vorgezeichneten Richtung zu erbauen.

In so fern Behufs des Baues, und bis zur Vollendung desselben beabsichtigt wird, Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, ist hierzu der Bau-Consens einzuholen, und falls die Bahn auf fremdem Gute errichtet werden soll, die Zustimmung des Grundeigenthümers beizubringen.

b) Die Eisenbahn-Unternehmung erhält durch die erlangte Concession in so fern ein ausschließliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbaue, als es während der Concessionsdauer Niemandem gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benüzung des Publicums zu errichten, welche dieselben Endpuncte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder commerciell wichtigen Zwischenpuncte in Verbindung bringen würde.

Dagegen bleibt es der Staatsverwaltung vorbehalten, auch während der Concessionsdauer die Bewilligung zur Anlage von Zweigbahnen, oder zu einer Eisenbahn in fortgesezter Richtung der concessionirten Bahn, anderen Privat-Unternehmungen zu ertheilen, oder derlei Eisenbahnen auf Staatskosten zu erbauen.

c) Einer gemeinnüzigen Eisenbahn-Unternehmung wird das Recht der Expropriation in Gemäßheit des §. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesezbuches, jedoch lediglich in Ansehung jener Räume verliehen, welche zur Ausführung der Unternehmung unumgänglich nothwendig erkannt werden.

Das Erkenntniß über das Maß dieser Nothwendigkeit steht der Statthalterei des bezüglichen Kronlandes und im weiteren Instanzenzuge dem Ministerium des Innern zu. Vor der Ausübung des Expropriationsrechtes hat jedoch die Eisenbahn-Unternehmung über die Erwerbung des Grundes, und die hiefür zu leistende Entschädigung ein gütliches Uebereinkommen zu versuchen, und erst nach dem Mißlingen eines solchen Versuches um

die Fällung eines förmlichen Expropriations-Erkenntnisses bei der bezüglichen Statthalterei anzusuchen. Nachdem dieses Expropriations-Erkenntniß in Rechtskraft erwachsen ist, hat die Eisenbahn-Unternehmung die gerichtliche Schäzung des zu expropriirenden Grundes bei der Real-Instanz zu erwirken, und den durch diese Schäzung festgesezten Betrag an den Grundeigenthümer zu bezahlen, oder wenn die Zahlung wegen Verweigerung der Annahme oder aus anderen rechtlichen Gründen nicht geschehen kann, zur Real-Instanz zu erlegen, wornach die Unternehmung das Eigenthum des expropriirten Grundes erwirbt, und an dem Baue in dieser Rükſicht nicht mehr gehindert werden darf. Sind jedoch bei der Schäzung nicht alle Vorschriften über den gerichtlichen Kunstbefund beobachtet worden, so bleibt dem Eigenthümer, der auf eine höhere Entschädigung Anspruch zu haben glaubt, in dieser Beziehung der Rechtsweg vorbehalten.

Auf ähnliche Weise ist über das Bedürfniß der zeitlichen Benüzung fremden Eigenthumes, welches die Unternehmung Behufs des bewilligten Eisenbahnbaues unumgänglich nothwendig hat, mit der Fällung des Erkenntnisses vorzugehen.

d) Die Unternehmung erlangt durch die Concession ferner das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen nach dem festgesezten Tarife zu befördern, in so fern der dießfällige Transport durch das Postregale nicht der Postanstalt ausschließlich vorbehalten erscheint.

§. 10. Die concessionirten Eisenbahn-Unternehmungen haben dagegen außer den schon in den allgemeinen Gesezen enthaltenen Verpflichtungen folgende Verbindlichkeiten gegenüber der Staatsverwaltung zu erfüllen:

a) die Eisenbahn-Unternehmungen haben vor der Ausführung der concessionirten Bahn die Detailpläne der Bahn, aus denen die Steigungen und Krümmungen derselben entnommen werden können, die Spur- und Geleisweite derselben, in welcher Beziehung auf ein gleiches Maß hinzuwirken ist, das zulässige Maß der Bahnbreite, zur Genehmigung vorzulegen, und beim Baue der Bahn selbst und der einzelnen Objecte die allgemeinen Bau- sowie die ihnen etwa ertheilten besonderen Vorschriften genau zu erfüllen.

Dahin gehören insbesondere die Vorsichtsmaßregeln gegen Feuersgefahr oder sonstige Beschädigungen 2c. 2c.

b) Die Eisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, allen Schaden

an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlaßt worden ist.

Die Eisenbahn-Unternehmungen haben ferner solche Vorkehrungen zu treffen, daß die angrenzenden Grundstüke, Gebäude ꝛc. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und sind verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften.

c) Wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brüken, Stege oder sonstige Communicationsmittel ganz oder zum Theile gestört oder unfahrbar gemacht werden, ist die Eisenbahn-Unternehmung verpflichtet, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Die anstatt der zerstörten oder unfahrbar gewordenen neu hergestellten Wege, Brüken ꝛc. haben diejenigen im brauchbaren Stande zu erhalten, welchen die Erhaltung der frühern Wege, Brüken ꝛc. oblag.

Dieselben können jedoch von der Eisenbahn-Unternehmung den Ersaz eines verhältnißmäßigen Theiles der Kosten in so fern ansprechen, als die Erhaltungskosten dieser Wege, Brüken ꝛc. durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind.

In so fern zur Herstellung der durch die Eisenbahn gestörten Communication besondere, früher nicht vorhanden gewesene Bauten, z. B. an Brüken, Dämmen ꝛc. nothwendig sind, fällt der Eisenbahn-Unternehmung nicht bloß die erste Herstellung, sondern auch die künftige Erhaltung zur Last.

d) Wenn die Eisenbahn über einen öffentlichen Weg, eine Brüke oder über einen Damm geführt wird, so hat die Eisenbahn-Unternehmung für eine der Sicherheit angemessene Einfriedung (Absperrung) nach der jedesmaligen Anordnung der Behörden Sorge zu tragen und sich wegen Benüzung des Weges, der Brüke oder des Dammes gehörig abzufinden; für eine ähnliche Einfriedung (Absperrung) ist auch in jedem Falle zu sorgen, wo ein öffentlicher Weg über die Eisenbahn geht, oder in dieselbe einästet, oder wo sonst, wie z. B. an den Stationsplazen, aus öffentlichen Rükſichten nach der Weisung der competenten Behörden eine Absperrung der Bahn sich als nothwendig zeigt.

e) Die festgesezten, von drei zu drei Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachentransport und für die Nebengebühren sind dem k. k. Ministerium für Handel,

Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Bei der Festsezung des Tarifes wird auf sämmtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen ꝛc. angemessene Rükſicht genommen.

Der Preistarif ist öffentlich kundzumachen, und es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15% der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsezung der Preise einzuwirken.

f) Die Eisenbahn-Unternehmung ist verpflichtet, bei dem Betriebe der Eisenbahn sich vollkommen den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb zu fügen.

Die Eisenbahn-Unternehmung ist daher insbesondere auch zur unentgeltlichen Beförderung der Postsendungen und der Postbediensteten nach Vorschrift des §. 68 der Eisenbahnbetriebs-Ordnung verpflichtet.

Wenn die Militärverwaltung zur Beförderung von Truppen oder Militär-Effecten von den Eisenbahnen Gebrauch zu machen wünscht, sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hierzu alle zum Transporte dienlichen Mittel gegen Vergütung nach denselben Tarifsäzen zur Verfügung zu stellen, welche für diese Beförderung in dem jeweiligen Tarife der Staatseisenbahnen festgesezt sind.

g) Die Eisenbahn-Unternehmung hat sich mit den angrenzenden Eisenbahnen (dieselben mögen zur Zeit der Concessionirung bereits errichtet sein, oder erst in der Folge erbaut werden) in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benüzung der Bahn und der Betriebsmittel, und überhaupt bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse einzuverstehen.

Sollte ein gütliches Uebereinkommen nicht zu Stande kommen, oder die getroffene Verabredung den öffentlichen Interessen nicht entsprechen, so hat das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die erforderlichen Verfügungen von Amtswegen zu treffen, welchen Anordnungen sich sodann die Eisenbahn-Unternehmungen zu fügen haben.

h) Die Eisenbahn-Unternehmungen haben die Errichtung einer Staats-Telegrafenleitung längs der Eisenbahn auf ihrem Grunde und Boden, oder die Benüzung ihrer allfälligen eigenen Telegrafen-Einrichtungen unentgeltlich zu gestatten.

i) Die Eisenbahn-Unternehmungen sind ohne besondere Bewilligung der Staatsverwaltung nicht berechtigt, Anleihen mit Hinausgabe

von Obligationen oder in Form von Actien-Emissionen oder Aufzahlungen auf die früheren Actien zu schließen.

Die vorstehenden Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen sind in so fern maßgebend, als in der dießfälligen Concessions-Urkunde nicht eine besondere Ausnahme festgesezt ist. Es bleibt nämlich dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen, einer Eisenbahn-Unternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit zu erleichtern, oder andererseits in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsen-Garantie für das Unternehmen übernommen wird ꝛc., bei Ertheilung der Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen.

§. 11. Die ertheilte Eisenbahn-Concession erlischt:

a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Concession ertheilt wurde;

b) wenn der Termin nicht zugehalten wird, welcher für die Vollendung der Eisenbahn oder einzelner Bahnstreken, sowie für die Eröffnung des Betriebes in der Concessions-Urkunde ausdrüklich vorgeschrieben worden ist, vorausgesezt, daß in dieser Beziehung nicht aus besonders rüksichtswürdigen Gründen, z. B. wegen Eintreten unabwendbarer und unvorhergesehener Ereignisse eine besondere Nachsicht von der Staatsverwaltung erwirkt worden ist.

Im Falle b bleibt zwar das erworbene Eigenthum an Grundstüken, Gebäuden ꝛc. (vorbehaltlich einer gesezlichen Expropriation desselben) den Unternehmern; der Staatsverwaltung ist es jedoch unbenommen, einer anderen nachfolgenden Unternehmung die Concession zu dem fraglichen Eisenbahnbaue zu ertheilen, oder denselben auf Staatskosten zu vollführen.

§. 12. Wenn die Eisenbahn-Unternehmung ungeachtet wiederholter Ermahnung die Anordnungen der vorgesezten Behörden nicht befolgen oder wesentlichen Bestimmungen der Concessions-Urkunde oder der Eisenbahnbetriebs-Ordnung zuwider handeln sollte; so kann das Handelsministerium die Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten der Betriebs-Unternehmung anordnen.

§. 13. Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung dieser Bestimmungen beziehen, sind von dem Rechtswege ausgeschlossen, und gehören vor die administrativen Behörden.

II.

Eisenbahn-Betriebs-Ordnung.

[für alle Kronländer mit der kaiserlichen Verordnung ddto. 16. November 1851, R. G. Bl. 1852 Nr. 1 erlassen].

Bei der dringenden Nothwendigkeit, den für das allgemeine Wohl so wichtigen Betrieb der Eisenbahnen auf angemessene Weise zu regeln, habe Ich nach Vernehmung Meines Ministerrathes und nach Anhörung Meines Reichsrathes die angeschlossene Eisenbahn-Betriebs-Ordnung zu genehmigen und Meine Minister des Handels und des Innern, jeden in seinem Bereiche, mit deren Vollziehung zu beauftragen befunden.

I. Verpflichtungen der Eisenbahn-Betriebs-Unternehmungen und ihrer Angestellten.

A. Allgemeine Vorschriften für den Bahnbetrieb.

a) Bewilligung zur Eröffnung der Bahn.

§. 1. Wenn der Bau einer neuen Eisenbahn oder einer Streke derselben, sie mag eine Staatseisenbahn oder eine Privatbahn sein, zu deren Errichtung seinerzeit die Bewilligung ertheilt wurde, sie mag von der Staatsverwaltung unmittelbar oder mittels Privatpersonen betrieben werden, nach dem von den Behörden genehmigten Projecte vollendet ist, und die Bahn oder deren Streke dem Verkehre eröffnet werden will, so ist die besondere Bewilligung des k. k. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten erforderlich.

b) Bedingungen hiezu.

§. 2. Zum Behufe der Erwirkung dieser Bewilligung muß bei Staatsbahnen von der hiezu berufenen Behörde, bei Privatbahnen von der Betriebs-Unternehmung ausgewiesen und durch eine eigene, zu diesem Zweke abgesendete Commission, welcher auch ein Abgeordneter der

Statthalterei, in deren Bereich die Eisenbahn oder Eisenbahnstreke gehört, beiwohnt, constatirt werden, daß vermöge der Constructionsart der Bahn und der Beschaffenheit und Menge der für den Bahnbetrieb vorhandenen Gegenstände, ein regelmäßiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit allem Grunde erwartet werden kann.

Insbesondere muß daher zu dem gedachten Behufe nachgewiesen sein:

a) daß die Bahn und die dazu gehörigen Gebäude den dießfälligen Sicherheits- und Sanitätsgesezen und Vorschriften entsprechend gebaut erscheinen;
b) daß die Bahn mit den nöthigen Fahrbetriebsmitteln in gehöriger Beschaffenheit und Menge versehen sei;
c) daß für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglüksfällen die nöthige Vorsorge getroffen sei;
d) daß die bei etwa eintretenden Unglüksfällen zur Unterstüzung, Rettung und Abwendung größerer Gefahren dienlichen Mittel in hinreichender Menge und gehöriger Beschaffenheit vorhanden seien;
e) daß die Bahn mit den zu einem geordneten Betriebe nöthigen, gehörig qualificirten Angestellten (Beamten und Dienern) versehen sei, und daß dieselben bereits die nöthigen Dienstesvorschriften und Instructionen erhalten haben.

c) Erhaltung der Bahn und der Betriebsmittel. Anstellung der Beamten und Diener.

§. 3. Jede Bahn oder Bahnstreke, für welche die Bewilligung zum Betriebe ertheilt worden ist, muß stets im guten, fahrbaren Zustande erhalten werden; — so daß sie mit der größten, im §. 6 erwähnten Geschwindigkeit ohne Gefahr befahren werden kann; die entstehenden Mängel und Schäden, so wie die dem ungestörten Betriebe entgegenstehenden Hindernisse müssen daher so schleunig als möglich beseitiget werden.

Ebenso müssen die zur Bahn gehörigen Gebäude, die dem Bedarfe entsprechenden Magazinslocalitäten, Geräthschaften und Herstellungen, die Fahrmittel (mit der zur Vollziehung der festgesezten Fahrten nöthigen Anzahl), dann überhaupt alle, im §. 2 erwähnten sonstigen Erfordernisse, stets in einem guten, zur Benüzung geeigneten und die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande erhalten werden.

Endlich muß das Betriebspersonale stets in gehöriger Anzahl vorhanden, mit den erforderlichen Eigenschaften versehen und mit den Dienstesvorschriften und Instructionen bekannt erhalten werden, und müssen demselben alle Mittel des Betriebes dergestalt zur Verfügung

gestellt sein, daß die Geschäftsführung und die Erfüllung der diesem Personale obliegenden Verpflichtungen mit der gehörigen Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit stattfinden kann.

d) Fahrordnung, Tarife und Aufnahmsbedingungen.

§. 4. Die Eisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, folgende Bekanntmachungen zu erlassen:

1. Eine Fahrordnung, in welcher die Abfahrtsstunden und die gewöhnliche Ankunftszeit an den verschiedenen Stationen so genau als thunlich festzusezen sind.

2. Einen Fahrpreistarif für Personen und Sachen.

3. Endlich die Bestimmungen über die Aufnahme der Personen, und die Vorschriften über die Reise-Urkunden, mit welchen sie sich zu versehen haben, über das Verhalten der Reisenden vor, während und bei Beendigung der Fahrt; dann über die Auf- und Uebernahme der zur Beförderung geeigneten Sachen, und über die Urkunden, mit welchen sie begleitet sein müssen, über die Haftung für dieselben, und endlich über die Erfolglassung und Uebergabe der beförderten Sachen. In den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr ist auch die Lieferzeit für die zur Beförderung übernommenen Güter festzusezen.

Die Fahrordnung, die Fahrpreis- und Frachtentarife und die Bestimmungen über den Personen- und Frachtenverkehr sind überdieß in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahmsstationen zur allgemeinen Einsicht anzuheften.

§. 5. Die Fahrordnung, Fahrpreis- und Frachtentarife, so wie die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind während der Zeit, für welche sie erlassen worden, sorgfältig zu beobachten; insbesondere sind die festgesezten Abfahrtsstunden und die Fahrzeit, wenn nicht unvorhergesehene und nicht zu beseitigende Anstände daran hindern, genau einzuhalten; endlich ist die für die Beförderung der Güter festgesezte Lieferzeit, insoferne nicht unvorhergesehene und unabwendbare Hindernisse eingetreten sind, pünctlich zu beobachten. Die aufgenommenen Gegenstände sind in der Ordnung, wie sie aufgegeben werden, ohne Bevorzugung einer Partei auch wirklich zu befördern.

§. 6. In Bezug auf die Beförderungszeit darf keine größere Fahrgeschwindigkeit stattfinden, als eine solche, mittelst welcher Züge, die zur Beförderung von Personen dienen, eine Wegeslänge von 7 Meilen (die Meile zu 4000 Wiener Klafter gerechnet), und die Züge, mit welchen bloß Lasten befördert werden sollen, eine Wegeslänge von 5 solchen Meilen in der Stunde zurüklegen.

Dieses höchste Ausmaß der Geschwindigkeit ist jedoch zu verringern, wenn es überhaupt die Verhältnisse der Bahn oder einer Bahnstreke nothwendig machen, oder wenn insbesondere die bei einzelnen Fahrten sich ergebenden Ereignisse die Mäßigung gebieten (§. 33).

Die Fälle, in welchen die Geschwindigkeit zu mäßigen ist, sind dem Betriebspersonale in den Dienstesvorschriften genau vorzuzeichnen.

Die Staatsverwaltung behält sich übrigens vor, Aenderungen in Betreff dieser Anordnung über die größte Fahrgeschwindigkeit (u. z. entweder im Allgemeinen oder rükſichtlich einer besonderen Bahn) eintreten zu lassen, wenn eine solche Aenderung mit Rükſicht auf die gemachten Erfahrungen, die Fortschritte in der Construction des Oberbaues und im Maschinenwesen, und die Beschaffenheit gewisser Locomotive sich als räthlich und wünschenswerth darstellen sollte.

§. 7. Aenderungen der Fahrordnung und der Tarife, so wie Aenderungen in den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind 14 Tage früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Auch die durch unvorhergesehene Ereignisse etwa für eine Zeit nothwendige, gänzliche oder theilweise Sperrung der Aufnahme ist öffentlich kund zu machen.

§. 8. Die Eisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, alle Personen, welche die Aufnahmsbedingungen erfüllen, und alle unter den festgesezten Bedingungen der Bahn übergebenen Sachen, soweit es die Betriebsmittel möglich machen, und nicht ganz unvorhergesehene und unabwendbare Störungen eintreten, auch zur gehörigen Zeit wirklich zu befördern.

§. 9. Bloß diejenigen Personen, welche sich im Zustande der Trunkenheit befinden, durch Verlezung des Anstandes den Mitreisenden ein Aergerniß geben, den durch Sicherheitsrükſichten gebotenen Anordnungen des Aufſichts- und Zugbegleitungspersonales sich nicht fügen wollen, oder welche mit auffallenden äußeren Merkmalen einer bedenklichen Krankheit behaftet sind, oder deren Zustand den Mitreisenden offenbar beschwerlich fallen muß, können von der Aufnahme und beziehungsweise von der weiteren Fahrt ausgeschlossen werden.

Doch bleibt es den Unternehmungen unbenommen, auch die zulezt erwähnten 2 Klassen von Individuen zu befördern, wenn die Beförderung in abgesonderten Räumen und nöthigen Falls unter Aufſicht stattfindet.

§. 10. Unter welchen Modalitäten Sträflinge oder in Verhaft oder in Gewahrsam genommene oder unter polizeiliche Aufſicht gestellte Personen sammt dem dieselben begleitenden Aufſichtspersonale auf

Eisenbahnen befördert werden müssen, wird durch besondere gesezliche Vorschriften bestimmt.

§. 11. In jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmsstation sind in den Aufnahmslocalitäten für Passagiere gehörig paginirte, mit dem Siegel der Betriebsdirection auf dem, durch die einzelnen Blätter durchgezogenen Bindfaden versehene Beschwerdebücher aufzulegen, in welchen von den Reisenden allfällige Beschwerden, unter Angabe des Namens, Standes und Wohnortes des Beschwerdeführers eingetragen werden können.

§. 12. Die Eisenbahnunternehmungen haben Vorsorge zu treffen, daß zur Beförderung übernommene Güter während des Transportes vor schädlichen Einflüssen gehörig verwahrt werden.

Feuerwerkskörper, Knallpräparate, Schießpulver und explodirende Stoffe sind von der Beförderung mit Personenzügen ausgeschlossen.

Auch Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere durch Reibung leicht entzündliche Stoffe, dann Flüssigkeiten, die durch Ausrinnen, oder überhaupt Sachen, die durch ihre Beschaffenheit anderen Gegenständen verderblich werden könnten, dürfen bloß mit Beobachtung der dießfalls vorgezeichneten besonderen Vorsichten und bloß ausnahmsweise mit Personenzügen befördert werden. Außerdem ist die Beförderung solcher Gegenstände nur bloß mit den Lastenzügen gestattet; sie sind unter einer genauen Erklärung abgesondert von anderen Sachen und mit eigenen Frachtbriefen aufzugeben, und es müssen bei deren Versendung überhaupt alle nöthigen Vorsichten angewendet werden.

§. 13. Geladene Gewehre dürfen in der Regel unter keinerlei Vorwande mitgenommen oder sonst auf der Bahn befördert werden. Die Conducteure sind befugt, die aufgegebenen oder mitgenommenen Gewehre zu untersuchen.

Bei Beförderung von Militärpersonen, Gensdarmen oder sonstigen Sicherheitsorganen, bei welcher die Mannschaft mit anderen Reisenden einen und denselben Wagen einnehmen muß, hat der Commandant derselben unmittelbar vor dem Einsteigen in Gegenwart eines Betriebsbeamten durch Einstossen des Ladstokes in den Lauf die Ueberzeugung zu geben, daß die Gewehre ungeladen sind.

Bei grösseren Militärtransporten aber, für welche eigene Trains oder doch ganz abgesonderte Waggons bestellt werden, ist auf eine Untersuchung, ob die Gewehre sich in geladenem oder ungeladenem Zustande befinden, von Seite der Betriebsorgane nicht zu dringen, und es muß lediglich der Anordnung der betreffenden Militärbehörde anheimgestellt bleiben, in welchem Zustande sich die Gewehre solcher Transporte während der Fahrt auf der Eisenbahn befinden sollen.

e) Instruction der Beamten und Diener.

§. 14. Diese Instructionen, mit denen die zur Besorgung des Bahnbetriebes anzustellenden Beamten und Diener (§. 3) versehen sein müssen, haben in jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmsstation zu Jedermanns Einsicht bereit zu liegen.

§. 15. Die Angestellten einer Bahnunternehmung, welche mit dem Publicum verkehren, haben demselben stets mit Anstand und Bescheidenheit zu begegnen.

Sowohl jene, welche zur Bewachung der Bahn berufen sind, als auch die zum Verkehre mit dem Publicum Bestimmten haben den Dienst jederzeit in der Diensteskleidung, oder mit einem besonderen Abzeichen versehen, zu verrichten.

f) Betriebsstörungen und Unglüksfälle.

§. 16. Wenn durch Elementar-Ereignisse oder sonstige außerordentliche Vorkommnisse die Regelmässigkeit des Verkehres gestört, oder der Verkehr gänzlich unterbrochen wird, haben die Betriebsdirectionen dafür zu sorgen, daß mit der zuläßigsten Beschleunigung die gehörigen Mittel ergriffen, und die entsprechenden Anstalten getroffen werden, welche geeignet sind, die Ursache der Störung oder Unterbrechung zu beseitigen, und die möglichste Abkürzung der Störung oder Unterbrechung zu erzielen.

Sind bei derlei Vorkommenheiten die Umstände von der Art, daß die Beförderung der Post und der Reisenden strekenweise auf der Bahn nicht ausführbar ist, so haben die Betriebsdirectionen nach Thunlichkeit für die anderweitige Beförderung der Post und der Reisenden Sorge zu tragen.

In wiefern in einem solchen Falle eine Zurükzahlung des erlegten Fahrpreises stattzufinden, und wer die Kosten der Weiterbeförderung zu tragen habe, ist nach den Aufnahmsbestimmungen und nach den Vorschriften dieses Gesezes über die Haftung der Betriebsunternehmungen zu beurtheilen.

§. 17. Die Betriebsunternehmungen und Directionen, sind verpflichtet, alle Mittel, welche Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, bei dem Betriebe anzuwenden, um Unglüksfälle zu verhüten, und denselben vorzubeugen.

§. 18. Sollte sich dessenungeachtet ein Unglüksfall ereignen, so sind alle Angestellten der Bahn unter strenger Verantwortung verpflichtet, den Verunglükten nach Möglichkeit die nöthige Hilfe angedeihen

zu lassen, und alle Mittel anzuwenden, um dem erfolgten Uebel und dessen weiterer Verbreitung möglichst Einhalt zu thun.

g) Haftung.

§. 19. Die Betriebsunternehmungen haften für die durch eigenes oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen:

1. im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesezlichen Anordnungen;
2. in Ermanglung solcher nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesezbuches über Schadenersaz.

§. 20. Die Betriebsunternehmungen haften für die Herstellung und Erhaltung aller Anlagen, welche nach dem Erkenntnisse der competenten politischen Behörde an Wegen, Brüken, Durchlässen, Ueberfahrten, Einfriedungen u. s. w. oder sonstigen Bauten durch die Anlage und den Betrieb der Bahn nothwendig geworden sind.

h) Beschaffenheit der Locomotive.

§. 21. Die auf Eisenbahnen zu verwendenden Locomotive dürfen erst dann in Betrieb gesezt werden, nachdem sie der technisch-polizeilichen Prüfung von einer aus Beamten der General-Inspection (§. 75), der Sicherheitsbehörde und eines von der lezteren beizuziehenden Technikers bestehenden Commission unterworfen, und in Folge dieser Prüfung für zulässig befunden worden sind. Ueberhaupt ist sich an die allgemeinen jeweiligen Sicherheits-Bestimmungen zu halten.

i) Personen- und Güterwagen.

§. 22. Alle Personenwagen sollen mit entsprechenden Federn und elastischen Buffern versehen sein; dieselben müssen selbst in der mindesten Klasse mit Fenstern verwahrt, von Innen ohne grosse Beschwerde zu öffnen, jedoch bei Wagen mit Thüren an der Längenseite mit einem doppelten Verschlusse verwahrt sein.

Bei Nacht- oder andern Fahrten in der Dunkelheit ist das Innere sämmtlicher Personenwaggons angemessen zu beleuchten.

§. 23. An jedem Güterwagen ist das eigene Gewicht desselben so wie das Gewicht, mit welchem derselbe beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu bezeichnen.

§. 24. Außer der nach jeder Fahrt stattfindenden regelmäßigen Untersuchung der Transportwagen sind die Betriebs-Directionen zur

periodischen Revision der Transportwagen, wobei auch die Räder und Lager abgenommen werden müssen, verpflichtet und gehalten, hierüber Register zu führen, aus welchen die Zeit der stattgefundenen Revision, der jedesmalige vorgefundene Zustand und die vorgenommenen Reparaturen deutlich ersehen werden können.

Jeder Wagen muß deshalb mit einer Ordnungszahl bezeichnet sein.

k) Zusammenstellung der Züge.

§. 25. Selbst bei günstigen Terrainverhältnissen dürfen bei Anwendung der Lastzugsgeschwindigkeit nicht mehr als 200, bei Anwendung der Personenzugsgeschwindigkeit nicht mehr als 100 Achsen in Einem Zuge gehen.

§. 26. Bei jedem Zuge muß, mit Rükksicht auf die Neigung der Bahn und die Belastung des Zuges, die instructionsmäßig vorgeschriebene Anzahl kräftig wirkender Bremsenvorrichtungen vorhanden sein.

§. 27. Bei jedem Zuge müssen die Personen- und Lastwagen mit Rükksicht auf die Sicherheit angemessen gereihet werden. Zwischen der Maschine und dem ersten Personenwagen muß wenigstens Ein Wagen ohne Personen eingeschaltet werden.

Nach der geschehenen Zusammenstellung des Zuges hat jedesmal die instructionsmäßige Revision desselben stattzufinden.

Langholz darf nie mit Personen in demselben Zuge befördert werden.

§. 28. Die arbeitende Maschine muß, Nothfälle ausgenommen, sich an der Spize des Zuges befinden. Nur im Nothfalle ist das Gegentheil gestattet. Dann darf höchstens aber nur die halbe, im §. 6 bezeichnete Geschwindigkeit angewendet werden.

§. 29. Der Tender darf der Locomotive in der Regel nicht vorangehen; und bloß ausnahmsweise kann dieß stattfinden, wenn eine Hilfslocomotive einem ankommenden Zuge entgegengesandt wird; bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Speisen des Locomotivkessels.

§. 30. Ohne specielle Erlaubniß darf außer dem hiezu dienstlich berufenen Personale Niemand auf der Locomotive mitfahren.

§. 31. Das Vorausschieben eines Transportwagens zum Brechen des Glatteises oder eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees ist in unmittelbarer Verbindung mit Zügen, mittels welchen Personen befördert werden, nicht gestattet.

l) Vorsichten bei der Fahrt.

32. Wenn mehrere Züge nach einander von Einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Personenzug einem Güterzuge erst 15 Minuten, ein Personenzug einem andern Personenzuge erst 10 Minuten; ein Güterzug einem Personenzuge erst 5 Minuten nach der Abfahrt des vorangehenden Zuges folgen.

Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf geringere Entfernung als 500 Klafter nähern.

Die Bahnwächter sind insbesondere verpflichtet, auf das richtige Zuhalten dieses Zwischenraumes einzuwirken.

§. 33. Die Fälle, in welchen die im Allgemeinen erlaubte Fahrgeschwindigkeit eines Zuges angemessen zu verringern, oder ein Zug gänzlich anzuhalten ist, werden in der Instruction festgesezt.

§. 34. Verlorene Zeit darf nicht etwa durch Vermehrung der Geschwindigkeit über das im §. 6 erwähnte Maß hereingebracht werden.

§. 35. Wenn die Bahn ein doppeltes fahrbares Geleise hat, so sollen die Züge immer das in der Richtung des Zuges rechts liegende Geleise befahren. Diese Ordnung muß strenge aufrecht erhalten werden. Eine Ausnahme ist bloß dann gestattet, wenn eine Hilfsmaschine von einem auf der Bahn befindlichen Zuge gerufen wird.

§. 36. Wenn die Bahn bloß Ein Geleise hat, und bloß mit Doppelstreken zum Ausweichen versehen ist, muß immer derjenige Zug, welcher das Nebengeleise zur rechten Hand hat, lezteres Geleise befahren, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt.

Ausnahmen hiervon sind bloß auf den Ausweichen der Stationen nach Maßgabe der den Bahnwächtern zu ertheilenden besonderen Vorschrift zulässig.

§. 37. Extrazüge sind so einzurichten, daß durch dieselben der Gang der regelmäßigen Personenzüge nicht gestört wird. Vom Stattfinden solcher müssen vor deren Abgange alle Wächter der Bahn verständiget werden.

§. 38. Einzelne auf der Bahn verkehrende Maschinen sind der Regel nach als Extrazüge auch in Bezug auf die festgesezte Fahrgeschwindigkeit (§. 6) zu behandeln.

Ausnahmen in lezterer Beziehung sind bloß bei commissionellen Proben der Maschinen gestattet.

§. 39. Das zur Beaufsichtigung des Zuges bestimmte Begleitungspersonale muß während der Fahrt einen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und zum Behufe der Erkennung der Signale angemessenen Plaz erhalten.

§. 40. Auf jeder größeren Station soll eine leicht sichtliche, in der Dunkelheit zu beleuchtende Uhr vorhanden sein. Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen, welche nach einer Normaluhr zu reguliren ist.

Jeder Locomotivführer muß im Dienste fortwährend eine auf solche Weise regulirte Taschenuhr bei sich tragen.

m) Bewachung der Bahn und Signale.

§. 41. Die Bahn muß dort, wo es zur Verhütung von Unglüksfällen von der Behörde insbesondere vorgeschrieben wird, gehörig eingefriedet werden.

Die Uebergänge sind mit starken Barrieren in einer Entfernung von mindestens 12 Fuß von der Mitte des nächstliegenden Bahngeleises zu versehen.

Mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegübergänge geschlossen.

10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Heerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

In wie fern die Uebergänge über die Bahn auch erleuchtet werden müssen, wird nach den Ortsverhältnissen besonders festgesezt.

§. 42. Die Untersuchung der Bahn durch die Bahnwächter und die Ueberwachung der Wechsel durch dieselben, hat im Sinne einer Instruction zu geschehen.

§. 43. Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit folgen soll, muß mit einem diesen Umstand anzeigenden Signale versehen sein.

§. 44. Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind. Eben so sind an den Wechselpuncten der Gefälle Zeichen aufzustellen, an denen die Verhältnisse der Höhen zu den Längen deutlich zu ersehen sind.

§. 45. Diejenigen Streken, welche gar nie oder bloß zeitweise mit der im §. 6 festgesezten größten Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch unzweifelhafte, vom Zuge aus leicht sichtbare Signale zu bezeichnen.

§. 46. An jedem sich im Dunkeln bewegenden Zuge müssen von außen Laternen angebracht sein, die es möglich machen, damit sowohl die Richtung des Zuges zu erkennen, als auch eine allenfällige Abtrennung eines Theiles des Zuges von dem Zugspersonale leicht zu bemerken ist.

§. 47. Alle Bewegungen der Locomotive auf der Bahn müssen gehörig signalisirt werden.

Arbeitszüge müssen wenigstens ¼ Stunde vor der erwarteten frühesten Ankunft eines anderen Zuges das von diesem befahrene Geleise verlassen.

§. 48. Wechsel für durchgehende Züge, bei welchen, wenn sie nicht richtig gestellt sind, die Züge aus dem Geleise kommen können, sind nicht zulässig.

An den Wechseln der durchgehenden Züge müssen solche Zeichen angebracht werden, daß sowohl beim Tage, als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleise dem kommenden Zuge geöffnet ist.

§. 49. Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß eine allezeit sichere Communication zwischen dem Zugsbegleitungspersonale mit dem Maschinisten und die in den §§. 50 bis inclusive 54 angegebene Signalisirung stattfinden kann.

§. 50. Die Bahnwächter müssen dem herannahenden Zuge auf unzweideutige Art signalisiren können:

a) daß der sicheren Befahrung der Bahn kein Hinderniß entgegen stehe;
b) daß langsam gefahren, oder
c) daß ganz still gehalten werden solle.

§. 51. Das Zugsbegleitungspersonale muß das Signal zum Halten oder Langsamfahren geben können.

§. 52. Die Locomotivführer müssen das Zeichen zum Achtgeben, Bremsenanziehen und Bremsenloslassen geben können.

§. 53. Der Bahn entlang müssen nach beiden Richtungen wenigstens die Signale gegeben werden können, daß der Zug nicht abgehe, daß der Zug von der nächsten Station abgegangen sei, und daß eine Hilfsmaschine kommen solle.

§. 54. Alle in den vorstehenden Paragraphen bezeichneten Signale müssen selbst dann, wenn kein Telegraf vorhanden oder derselbe gestört ist, gegeben werden können.

B. Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener.

a) Bei dem unmittelbaren Betriebe der Bahn durch die Staatsverwaltung.

§. 55. Die Beamten und Diener der Staatsbahnen, deren Betrieb unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet wird, erhalten von derselben genaue Dienstesvorschriften. Sie sind für die genaue Befolgung

dieses Gesezes überhaupt und ihrer Dienstesinstructionen insbesondere verantwortlich.

Jede Vernachlässigung oder Uebertretung dieser Instruction zieht eine Ahndung im Disciplinarwege (Abtheilung D) oder im strafgerichtlichen Wege, oder in beiden Wegen zugleich nach sich. Nebstbei bleibt der Uebertreter der Instruction auch noch für allen hierdurch verursachten Schaden verantwortlich.

Die angestellten Beamten und Diener sind verpflichtet, alle Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, um die vollkommene Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes zu erhalten, und Unglüksfällen vorzubeugen, wenn auch die Fälle, um die es sich handelt, nicht einzeln in der Dienstesvorschrift vorgesehen sein sollten.

§. 56. Das übrige Verhältniß der an den Staatsbahnen, welche unmittelbar von der Staatsverwaltung betrieben werden, Angestellten zur Staatsverwaltung wird durch eine Dienstesordnung geregelt werden.

b) Bei Verpachtung des Betriebes.

§. 57. Wird an den Staatsbahnen der Betrieb nicht unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet, sondern ist dieser Betrieb einer Privatperson oder einem Privatvereine zur Besorgung überlassen, so haben diese Privatpersonen oder dieser Privatverein (unbeschadet des allenfälligen Vertragsverhältnisses zur Staatsverwaltung), so wie die von diesen Privatpersonen oder Vereinen angestellten Beamten und Diener, rüksichtlich des Bahnbetriebes, alle Verpflichtungen und Verbindlichkeiten, welche in diesem Gesezе überhaupt, und in der folgenden Abtheilung (C) insbesondere den Privateisenbahn-Unternehmungen und den von ihnen aufgestellten Beamten und Dienern auferlegt sind.

C. Verpflichtungen der Privateisenbahn-Unternehmungen, so wie ihrer Beamten und Diener.

a) Erwirkung der Concession.

§. 58. Auf welche Weise die Concession zu einer Privateisenbahn erwirkt werde, was in dieser Beziehung zu erfüllen und auszuweisen sei, unter welchen Umständen zu diesem Behufe ein Verein überhaupt, und ein Actienverein insbesondere gebildet werden dürfe, ist in dem Eisenbahn-Concessionsgesezе, ferner in den Gesezen über Vereine überhaupt und über Actienvereine insbesondere näher auseinandergesezt.

b) Aufstellung einer Direction.

§. 59. Jeder zum Betrieb einer Eisenbahn gehörig autorisirte Privatverein ist verpflichtet, zur Leitung dieses Betriebes eine eigene Direction aufzustellen, und die Personen, welche diese Direction bilden, so wie jene, welche im Namen des Vereines zu firmiren ermächtigt sind, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, so wie dem Statthalter, in dessen Bereich sich die Eisenbahn oder Eisenbahnstreke befindet, bekannt zu geben. Dieselbe Verpflichtung hat er rüksichtlich jeder dießfalls eintretenden Veränderung.

§. 60. Die Direction erscheint der Staatsverwaltung und dem Publicum gegenüber als Bevollmächtigter des Vereines, welcher für alle Handlungen und Unterlassungen dieser Direction civilrechtlich verantwortlich ist.

Nebstbei sind aber die Mitglieder dieser Direction auch noch persönlich für alle, auf den Eisenbahnbetrieb Bezug habenden Handlungen und Unterlassungen verantwortlich.

c) Evidenzhaltung der Beamten und Diener.

§. 61. Jede Privateisenbahn-Unternehmung und respective die Direction derselben ist verpflichtet, ein genaues Verzeichniß aller angestellten Beamten und Diener der Bahn, zu welchem das Formulare von der Staatsverwaltung hinausgegeben werden wird, unter genauer und verläßlicher Ausfüllung aller Rubriken desselben, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten und dem Statthalter des Kronlandes, in welchem sich die Eisenbahn oder Eisenbahnstreke befindet, vorzulegen, und auf gleiche Weise jede in dem Stande dieser Beamten und Diener sich ergebende Veränderung in periodischen, von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten festzusezenden Fristen zur Kenntniß dieses Ministeriums und des Statthalters zu bringen.

d) Instruction und Verpflichtungen dieser Beamten und Diener.

§. 62. Die verschiedenen Klassen des Betriebspersonales müssen mit Dienstesvorschriften und Instructionen betheilt werden, in welchen die ihnen obliegenden Pflichten und die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes geeigneten, zur Richtschnur ertheilten Vorschriften, genau und umständlich zu bezeichnen sind.

Auch ist ein eigenes Normale über die Eigenschaften zu erlassen, welche für den einen oder anderen Dienstposten erforderlich sind.

Diese Dienstesvorschriften und das eben erwähnte Normale sind von der Betriebsunternehmung noch vor ihrer Einführung (die bei Erlassung dieses Gesezes aber bereits eingeführten Dienstesvorschriften und Instructionen binnen Einem Monate nach Kundmachung desselben) der Staatsverwaltung vorzulegen, und die von derselben aus öffentlichen Rükfichten hierüber etwa gemachten Erinnerungen zu beachten und zu befolgen.

§. 63. Die im §. 55 für die Betriebsorgane an den von der Staatsverwaltung selbst betriebenen Staatseisenbahnen gegebenen Vorschriften zur Herstellung und Erhaltung der Ordnung und Sicherheit des Betriebes, so wie zur Abwendung von Unglüksfällen, gelten auch für die an Privateisenbahnen (und an den von Privatpersonen betriebenen Staatsbahnen) angestellten Beamten und Diener.

Im Sinne des §. 55 ist auch jede Dienstesvernachlässigung oder Uebertretung der Instruction und dieses Gesezes an diesen Beamten und Dienern strenge zu ahnden, und es bleiben dieselben nebstbei für allen hierdurch verursachten Schaden verantwortlich.

e) Rechnungsführung.

§. 64. Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, über alle Theile ihrer Administration genaue und deutliche Rechnung zu führen, hierin die ihnen aus öffentlichen Rükfichten von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zukommenden Weisungen zu befolgen, so wie jederzeit den hierzu speciell beauftragten Abgeordneten dieses Ministeriums die Einsicht in diese Rechnungen, so wie in alle wie immer Namen habende Betriebsacten und Bücher zu gestatten, und alle von denselben etwa angesprochenen Ausweise zu liefern und Auskünfte zu erstatten.

f) Steuerentrichtung.

§. 65. In wiefern von den Privateisenbahn-Unternehmungen oder von den zu diesem Zweke verwendeten Capitalien, Grundstüken und Gebäuden eine Steuer, eine Stämpel- oder sonstige Abgabe zu entrichten ist, wird in den dießfälligen Steuervorschriften festgesezt.

g) Fahrordnung, Tarifs- und Aufnahmsbedingungen.

§. 66. Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, die von ihnen festgesezte Fahrordnung, die Tarife und Bestimmungen über

den Personen- und Frachtenverkehr (§. 4) vor ihrer Kundmachung, so wie jedesmal vor ihrer Abänderung der Staatsverwaltung vorzulegen.

Insbesondere bleibt der Staatsverwaltung mit Rükſicht auf die beſtehenden Rechte die Befugniß, aus öffentlichen Rükſichten übertriebene Anforderungen in den Tariffäzen zu mäßigen, mit Beachtung des Anſchluſſes an andere Eiſenbahnen die Fahrordnung zu reguliren und die Beſchaffenheit der Betriebsmittel feſtzuſezen.

§. 67. Was in dem §. 66 von dem Tarife im Allgemeinen angeordnet worden iſt, gilt auch für die von den Privateiſenbahn-Unternehmungen feſtzuſezenden Aſſecuranz- und ſonſtigen Nebengebühren.

h) Beförderung der Poſt.

§. 68. Die Eiſenbahn-Unternehmungen ſind zur unentgeltlichen Beförderung der Poſt verpflichtet.

Die Modalitäten dieſer Beförderung werden mit Rükſicht auf die obwaltenden Umſtände und Zeitverhältniſſe von dem Miniſterium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten feſtgeſezt.

Die Poſtanſtalt iſt berechtigt, ſich eigener Poſtwaggons zu bedienen, und die unentgeltliche Beförderung derſelben, ſo wie der die Poſtſendungen begleitenden Diener und Beamten, und die gehörige Verwahrung und Beaufſichtigung dieſer Waggons in den Räumen der Eiſenbahn-Unternehmung von der lezteren zu fordern.

i) Militärtransporte.

§. 69. Wenn zur Beförderung von Truppen oder Militäreffecten von der Eiſenbahn Gebrauch gemacht werden will, ſo iſt auf Anordnung eines Militär-Landes-, eines Armeecorps- oder noch höheren Militärcommando oder des k. k. Kriegsminiſteriums, die Unternehmung verpflichtet, der Militärverwaltung hiezu alle dienlichen Betriebsmittel gegen eine angemeſſene, im wechſelſeitigen Einverſtändniſſe feſtzuſezende Vergütung (welche jedoch die gewöhnlichen Tarifpreiſe niemals überſteigen darf) ſogleich, und mit Bevorzugung vor jedem anderweitigen Transporte, zur Verfügung zu ſtellen.

Sollten dadurch die regelmäßigen Züge unterbrochen werden, ſo iſt die Poſt mit dem Militärtransportzuge zu befördern.

k) Im Belagerungszuſtande und in Kriegszeiten.

§. 70. Im Belagerungszuſtande, ſo wie in Kriegszeiten ſteht der hierzu berufenen Militärbehörde das Recht zu, ſo weit es ſtrategiſche

oder sonst militärische Rükſichten gebieten, gegen angemessene Entschädigung den Bahnbetrieb ganz oder zum Theile zu militärischen Zweken zu benüzen oder auch einzustellen.

D. Aufsicht und Controle.

1. Von Seite der Bahndirection.

§. 71. Die unmittelbare Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener steht der Bahndirection selbst zu.

Dieselbe hat die Verpflichtung, darüber zu wachen, daß sämmtliche Beamte und Diener ihre Instructionen genau befolgen, ihre Pflichten treu erfüllen, daß die zur Sicherheit und Ordnung des Betriebes erlassenen gesezlichen Vorschriften gehörig beobachtet werden.

§. 72. Die Direction ist für die Erfüllung dieser Verbindlichkeit verantwortlich.

Derselben steht aber auch das Recht zu, gegen die ihre Pflicht verlezenden Beamten und Diener, nach Maßgabe der dießfälligen Dienstesvorschriften und Instructionen, Ordnungs- und Disciplinarstrafen zu verhängen.

2. Von Seite der Generalinspection [1]).

§. 73. Die höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahnen (u. z. sowohl bei Staats- als bei Privatbahnen) wird von einer zu diesem Behufe aufzustellenden Generalinspection der Eisenbahnen (einem Generalinspector und den ihm untergeordneten Commissären) ausgeübt, deren Wirkungskreis durch eine besondere Dienstinstruction bestimmt ist. Diese Generalinspection untersteht unmittelbar dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten.

a) Im Allgemeinen.

§. 74. Die Generalinspection ist im Allgemeinen verpflichtet, die genaue Befolgung aller sich auf den Eisenbahnbetrieb beziehenden gesezlichen Anordnungen und insbesondere des gegenwärtigen Gesezes sorgfältig zu überwachen, die entdekten Gebrechen so schnell als möglich zu beseitigen, und die Veranlassung zu treffen, daß die Schuldtragenden der gesezlichen Ahndung unterzogen werden.

[1]) Vgl. §. 18 d. W.

b) In Betreff des Bauzustandes der Bahn.

§. 75. Insbesondere hat die Generalinspection ihr Augenmerk auf den Bauzustand der Bahn, der Bahngebäude und des andern Bahnzugehöres zu richten, und die Betriebsdirectionen oder nach Umständen die Betriebs-Unternehmungen zu verhalten, alle aus was immer für Ursachen entstehenden, die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes gefährdenden Mängel, Unvollkommenheiten und Schadhaftigkeiten auf das schleunigste zu verbessern und ordnungsmäßig herzustellen.

c) In Betreff der Betriebsmittel.

§. 76. Auf gleiche Weise liegt der Generalinspection die Verpflichtung ob, den Zustand der Betriebsmittel (des ganzen Betriebs-fundus instructus), so wie der zur Verhütung von Unglüksfällen, und zur Rettung beim Eintritte derselben, erforderlichen Mittel, überhaupt aller im §. 2 gedachten Gegenstände zu überwachen, und die Betriebs-Unternehmungen anzuhalten, dafür zu sorgen, daß diese Gegenstände stets in der gehörigen Menge und Qualität vorhanden seien.

d) In Betreff der Fahrordnung, der Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr.

§. 77. Die Generalinspection ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die kundgemachte Fahrordnung, die Tarife und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr genau beobachtet, und alle gegründeten Beschwerden in dieser Beziehung mit thunlichster Beschleunigung behoben werden.

In Fällen von Störungen im Bahnbetriebe oder eingetretenen Unglüksfällen ist die Generalinspection berechtiget und verpflichtet, von der Betriebs-Unternehmung (so wie von sämmtlichen Bahnbeamten und Dienern) die schleunigste und wirksamste Abhilfe anzusprechen.

e) In Betreff der Beamten und Diener.

§. 78. Die Generalinspection hat ferner das Recht und die Verbindlichkeit, sämmtliche Beamte und Diener (sowohl der Staats- als Privateisenbahnen) in ihren Dienstesverrichtungen zu überwachen, und alle diejenigen, welche sich eine Außerachtlassung ihrer Instruction oder dieses Gesezes, oder was immer für eine Dienstesvernachlässigung zu Schulden kommen lassen, nach Maßgabe dieses Gesezes oder der son-

stigen, in dieser Beziehung erlassenen Verordnungen zur strengen Verantwortung zu ziehen, oder nach Beschaffenheit des Falles dem competenten Strafgerichte zur Bestrafung anzuzeigen.

aa) Disciplinargewalt der Generalinspection im Allgemeinen.

§. 79. Die Wichtigkeit des Eisenbahnbetriebes für das öffentliche Wohl macht es nothwendig, der Generalinspection in Betreff sämmtlicher an Staats- und Privatbahnen angestellten Beamten und Diener eine Disciplinargewalt einzuräumen, und dieselbe zu ermächtigen, gegen diese Beamten und Diener (mit Ausnahme der im §. 85 erwähnten Directoren und Directionsmitglieder) nach Maßgabe des ihnen zu Schulden kommenden Dienstvergehens, und zwar gegen die Beamten und Diener der Privatbahnen die im §. 80 erwähnten Ordnungs-, und gegen die Beamten und Diener der Staatsbahnen die in den §§. 80 und 81 angeführten Ordnungs- und Disciplinarstrafen (§. 83) zu verhängen, und bei den Staatseisenbahnbeamten und Dienern auch zu vollziehen, bei den Privateisenbahnbeamten und Dienern aber der Direction anzuzeigen und darauf zu dringen, daß durch dieselbe deren Vollzug bewerkstelliget werde.

bb) Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung.

§. 80. Als Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung werden erklärt:

1. Die Mahnung, d. i. die einfache Erinnerung an die dem Beamten oder Diener obliegenden Dienstespflichten.

2. Die Rüge, d. i. der eindringliche Tadel wegen eines vorgekommenen Dienstvergehens, mit Hinweisung auf die gesezlichen Folgen wiederholter Pflichtverlezung.

cc) Disciplinarstrafen.

§. 81. Die nach diesem Gesezе zu verhängenden Disciplinarstrafen sind:

1. Verweise, welche stets mit Androhung strengerer Disciplinarstrafen für den Fall der Wiederholung zu verbinden sind.

2. Geldstrafen bis zu dem Betrage eines Monatsgehaltes oder Lohnes.

3. Die Dienstessuspension für die Dauer einer anhängigen Disciplinar- oder strafgerichtlichen Untersuchung.

4. Die Entfernung vom Dienste.

Auf diese Entfernung vom Dienste kann (wenn sich aus der Untersuchung zeigen sollte, daß der Schuldtragende nach seinen Kenntnissen oder seiner Gemüthsbeschaffenheit oder des wiederholt bewiesenen Mangels an dem nöthigen Fleiße oder der erforderlichen Aufmerksamkeit für den Betriebsdienst entweder überhaupt, oder für einen gewissen Zweig desselben nicht geeignet ist) entweder auf einen gewissen Zeitraum, oder für immer, u. z. entweder allgemein, oder für eine specielle Geschäftsführung erkannt werden.

Bei einer zeitlichen Ausschließung sind auch die Bedingungen vorzuzeichnen, welche für den Fall der Wiederanstellung von den Betreffenden zu erfüllen sein werden.

dd) Erkenntnisse und Rechtsmittel dagegen.

§. 82. Diese Strafen sind nach Maßgabe der eintretenden Erschwerungs- oder Milderungs-Umstände, mit Rükſicht auf den Grad und die Art des Dienstvergehens, auf die allfällige Wiederholung desselben, auf die hierdurch herbeigeführte größere oder geringere Gefahr, oder die Größe des verursachten wirklichen Schadens zu bemessen.

Zur Verhängung der im §. 80, 1. und 2. und der im §. 81, 1. 2. und 3. angeführten Strafen, so wie zur Entfernung des Wächterpersonales vom Dienste sind sowohl der Generalinspector, als auch die exponirten Commissäre ermächtiget; die Entfernung vom Dienste gegen Beamte und das übrige Dienstespersonale kann bloß der Generalinspector verfügen.

Jede dießfällige Strafe muß übrigens mit einem gehörig motivirten, dem Bestraften im Originale und seiner vorgesezten Direction in amtlicher Abschrift einzuhändigenden Erkenntnisse nach vorhergegangener ordnungsmäßiger Erhebung oder Untersuchung ausgesprochen werden.

Bei einer solchen Untersuchung sind die Sicherheits- und politischen Behörden verpflichtet, der Generalinspection (z. B. durch Einvernehmung von Zeugen 2c.) hilfreiche Hand zu leisten.

Gegen alle vorerwähnten Erkenntnisse kann die Beschwerde an das Handelsministerium gerichtet werden.

Diese Beschwerde ist längstens 14 Tage nach zugestelltem Erkenntnisse einzubringen, und hat in den Fällen 3 und 4 des §. 81 keine aufschiebende Wirkung.

ee) Qualifications-Tabellen.

§. 83. Jede zuerkannte Strafe ist in den über die Eisenbahnbeamten und Diener zu führenden Qualifications-Tabellen (deren Formulare die Staatsverwaltung festsezen wird) gehörig anzumerken.

ff) Ausführung der Erkenntnisse.

§. 84. Die Betriebsdirectionen der Staatseisenbahnen, so wie die Direction der Privateisenbahnvereine sind verpflichtet, die nach Vorschrift dieses Gesezes gefällten Erkenntnisse in Vollzug zu sezen, so wie allen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erlassenen Verfügungen der Generalinspection willige Folge zu leisten.

Insbesondere darf ein durch rechtskräftiges Erkenntniß entlassenes Individuum bei keiner Eisenbahn in dem österreichischen Reiche zu dem Geschäfte, für welches das Urtheil lautet, ohne besondere Bewilligung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten verwendet werden.

3. Strafen gegen die Direction und Mitglieder der Unternehmungen.

§. 85. Sollte eine Betriebsdirection der Staatseisenbahnen oder eine Direction eines Privateisenbahn-Vereines sich weigern, die Erkenntnisse oder Anordnungen der Generalinspection ungesäumt in Vollzug zu sezen, oder sollte wider Vermuthen den Directionsmitgliedern selbst irgend ein Verschulden, sei es durch eine Handlung oder Unterlassung, eine Uebertretung dieses Gesezes oder sonstiger in Bezug auf den Eisenbahn-Betrieb erlassenen Verordnungen zur Last fallen, so ist die Generalinspection verpflichtet, hiervon ohne Verzug dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die Anzeige zu machen.

Das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ist in solchen Fällen berechtiget, gegen die Betriebsdirectoren der Staats- und Privateisenbahnen die im §. 81 erwähnten Disciplinarstrafen in Anwendung zu bringen, und bei Privateisenbahnen überdieß die schuldtragenden Mitglieder des Privateisenbahn-Vereines selbst durch die competente Behörde zur gesezlichen Strafe zu ziehen.

Auch haben die betreffenden Statthaltereien das Recht, über im Collegialwege gefaßte Beschlüsse die Privateisenbahn-Unternehmungen durch Geldbußen von 100 fl. bis 2000 fl. C.M. oder durch sonstige gesezliche Mittel anzuhalten, die denselben in Betreff auf Sicherheit und

Ordnung obliegenden Verbindlichkeiten innerhalb eines anzuberaumenden Termines zu erfüllen.

Die dießfälligen Geldbußen sind nach fruchtlosem Verstreichen des Termines durch die Statthaltereien einzutreiben. Wären die Bahn- oder die Betriebsmittel in einen solchen Zustand gekommen, daß dadurch die Sicherheit der Benüzung und des Betriebes gefährdet werden, so ist von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten der Betrieb auf der ganzen Bahn oder den betreffenden einzelnen Streken einzustellen und nöthigenfalls die Herstellung von Seite des Staates auf Kosten des Vereines zu veranlassen.

4. Verwendung der Disciplinar-Strafgelder.

§. 86. Sämmtliche nach diesem Gesezе im Disciplinarwege verhängten Geldbußen verfallen dem Pensionsfonde der Eisenbahn-Unternehmung, oder falls kein solcher Pensionsfond vorhanden ist, wenn die Privat-Unternehmung als solche die Strafe zahlt, dem Armenfonde des Ortes oder der Gemeinde, wo der Verurtheilte seinen Aufenthalt hat.

5. Strafgerichtlich verpönte Handlungen der Angestellten der Bahn.

§. 87. Sollte ein Angestellter der Bahn in Bezug auf den Bahnbetrieb sich irgend einer in den allgemeinen Strafgesezen für strafbar erklärten Handlung oder Unterlassung schuldig machen, so trifft denselben auch die in den Strafgesezen verhängte Strafe, welche von dem competenten Strafgerichte zuzuerkennen ist.

Für einen solchen Fall ist das Disciplinarverfahren zwar unabhängig von der strafgerichtlichen Amtshandlung und selbst eines allenfälligen strafgerichtlichen Freisprechungs-Erkenntnisses durchzuführen; die zuerkannte Disciplinarstrafe aber (mit Ausnahme einer etwa noch früher erforderlichen Dienstessuspension) erst nach beendeter strafgerichtlicher Amtshandlung in Vollzug zu sezen, so wie bei Vollziehung dieser Disciplinarstrafe auf das von dem Strafgerichte gefällte Straferkenntniß gehörige Rükficht zu nehmen.

6. Kosten der Aufsicht.

§. 88. Die Kosten der Generalinspection werden im Allgemeinen vom Staate bestritten, dagegen sind die Eisenbahn-Unternehmungen verpflichtet, den Beamten der Generalinspection und den politischen

und polizeilichen Beamten bei den in Angelegenheiten der Eisenbahn vorkommenden Dienstreisen Freikarten der ersten Wagenklasse zu ertheilen.

§. 89. Die Betriebs-Unternehmungen der Privateisenbahnen sind ferner verpflichtet, der Staatsverwaltung mittels einer von dem betreffenden Ministerium festzusezenden Pauschalsumme denjenigen Mehraufwand zu ersezen, welcher dem h. Aerar, aus Anlaß der bezüglichen Bahn, für die eigentliche Polizei-Aufsicht (insbesondere nach Abschnitt II dieses Gesezes) und für die gefällsamtliche Ueberwachung zur Last fällt.

Auch haben die Betriebs-Unternehmungen zum Behufe der Vornahme der bezüglichen Amtshandlungen für die Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslocalitäten, so wie in Fällen, wo es von dem competenten Ministerium für nothwendig erkannt werden sollte, für die anständige Unterkunft der betreffenden Beamten und Diener Sorge zu tragen.

7. Aufsicht und Ueberwachung von Seite der Polizeiorgane.

§. 90. Obgleich nach den vorstehenden Grundsäzen die unmittelbare Aufsicht und Controle des Eisenbahnbetriebes in technisch-administrativer Beziehung der Generalinspection, und in höchster Instanz dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zusteht, so sind doch auch sowohl die Eisenbahn-Unternehmungen, als auch die Beamten und Diener derselben verpflichtet, die allgemeinen Polizeigeseze zu befolgen, und unterstehen in dieser Beziehung der Ueberwachung der Sicherheitsorgane und politischen Behörden.

8. Verbindlichkeiten der Vorschriften für die privilegirten und concessionirten Eisenbahn-Unternehmungen.

§. 91. Den in diesem Gesezе enthaltenen Vorschriften und Verpflichtungen sind auch die bereits concessionirten und privilegirten Eisenbahn-Unternehmungen vom Tage, an welchem dieses Gesez in Wirksamkeit tritt, unterworfen.

Neue Anschaffungen von Betriebsmitteln können bloß nach Vorschrift dieses Gesezes stattfinden. Die bereits vorhandenen müssen längstens binnen 5 Jahren (vom Tage der Wirksamkeit dieses Gesezes gerechnet) nach Vorschrift derselben umgeändert werden, wenn nicht über Einschreiten der Betriebs-Unternehmungen von Seite des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten eine längere Frist ausnahmsweise zugestanden wird.

§. 92. Für Eisenbahnen, welche mit anderen Kräften als Dampfmaschinen betrieben werden, wird durch eine besondere Betriebs-Ordnung mit Benüzung der auf die eigenthümlichen Verhältnisse derselben passenden Bestimmungen des vorliegenden Gesezes das Geeignete bestimmt.

II. Verpflichtungen derjenigen Personen (des Publicums), welche die Eisenbahn benüzen, oder sonst mit derselben in Beziehung kommen.

a) Allgemeine Verpflichtung.

§. 93. Diejenigen Personen, welche die Bahn zur Reise oder zur Versendung von Sachen benüzen, haben sich nach den für die Beförderung festgesezten und veröffentlichten Bedingungen zu benehmen, die für die Aufrechthaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes erlassenen Vorschriften genau zu beobachten, und den Weisungen, welche etwa das Aufsichts- und Zugspersonale in dieser Beziehung zu ertheilen für nöthig findet, willige Folge zu geben.

b) Reiseurkunden und gefällsamtliche Amtshandlung.

§. 94. Jeder Reisende, der auf der Bahn befördert werden will, hat die rüksichtlich der Reiseurkunde erlassenen gesezlichen Vorschriften genau zu befolgen, und die einer gefällsamtlichen Behandlung unterliegenden Sachen derselben gehörig zu unterziehen.

Diese Vorschrift ist ausdrüklich in den öffentlich kundzumachenden Aufnahmsbedingungen zu bemerken.

c) Auf- und Absteigen.

§. 95. Jeder Reisende hat sich des Auf- und Absteigens, während der Zug im Gange ist, des unnöthigen Oeffnens der Thüre und Betretung der Plattform zu enthalten.

d) Betreten der Bahn.

§. 96. Personen, die nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale der Bahn selbst gehören, oder die mit einer besonderen Erlaubniß hierzu nicht versehen sind, dürfen die Bahn, die dazu gehörigen Räume, Böschungen, Bermen, Gruben ꝛc. nicht betreten, ausgenommen an den

für die Zu- und Abgänge und für das Auf- und Absteigen festgesezten Plätzen der Bahnhöfe, an den zum Uebergange über die Bahn festgesezten Puncten, endlich in den zur Versendung gewidmeten Localitäten.

Das eigenmächtige Eröffnen der Bahnschranken, sowie das Durchschlüpfen oder Uebersteigen derselben ist untersagt; der Uebergang über die Bahn ist bloß gestattet, jedoch ohne auf derselben zu verweilen, wenn die Absperrschranken offen angetroffen werden, oder nachdem deren Eröffnung durch das Bahnaufsichtspersonale stattgefunden hat.

Die mit Thieren bespannten Fuhrwerke, dann Reitpferde und Treibvieh dürfen beim Zuwarten auf die Eröffnung der Schranken der Bahn nicht zu nahe kommen; den dießfälligen Warnungen des Aufsichtspersonales ist genau Folge zu leisten.

§. 97. In der unmittelbaren Nähe der Bahn dürfen Thiere bloß unter sorgfältiger Aufsicht weiden, und es ist dafür Sorge zu tragen, daß sie die Bahn und das Zugehör nicht betreten, oder die Einfriedungen überschreiten und nicht bei der Vorüberfahrt der Züge scheu werden.

e) Beschädigung und Veränderung an der Bahn.

§. 98. Jede Beschädigung, jede Verrükung oder Veränderung an der Bahn und ihrem Zugehöre, folglich nicht bloß an dem Geleise, sondern auch an den Dämmen, Bermen, Gräben und an den Bauobjecten, Einfriedungen, Verschließschranken, Warnungstafeln, Gefällssäulen, Meilenzeiger, Signalvorrichtungen ꝛc. ist verboten, eben so ist es strengstens verboten, Gegenstände was immer für einer Art auf die Bahnschienen oder neben dieselben im Bereiche der Bahn oder des Zugehöres zu legen, oder Signale nachzuahmen.

Den Reisenden ist endlich jede Beschädigung der Fahrbetriebsmittel untersagt.

f) Anrainer der Bahn und Benehmen in der Nähe derselben.

§. 99. In der Umgebung der Bahn dürfen von den Anrainern Anstalten nicht getroffen oder Herstellungen nicht ausgeführt werden, welche den Bestand der Bahn oder ihres Zugehöres oder die regelmäßige und sichere Benüzung derselben gefährden, oder welche eine Feuersgefahr herbeiführen könnten. Zu Terrainsveränderungen, wodurch die Stelle, wo die Veränderung vorgenommen werden soll, dem Bahneigenthume näher gerükt würde, dann zu Bauführungen, welche in dem als feuergefährlich erklärten Bereiche vorgenommen werden

wollen, muß immer vorläufig die Bewilligung der zur Oberaufsicht über den Betrieb berufenen, so wie von der betreffenden politischen Behörde eingeholt werden.

Die freie Lagerung von leicht feuerfangenden Stoffen im Bereiche der Feuersgefahr der Bahn ist zu vermeiden, für den gehörigen Verschluß der an und für sich zwar feuersicheren, aber zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände gewidmeten Räume stets zu sorgen.

Die zur Einfuhr bereit liegenden Feldfrüchte sind in thunlichste Entfernung von der Bahn zu bringen, endlich ist bei Waldanlagen und überhaupt bei Baumpflanzungen auf die Beseitigung der Möglichkeit, daß durch Windbrüche die Bahn verlegt würde, Rüksicht zu nehmen.

§. 100. Das Abtreiben der Waldungen, Gebüsche oder Sträuche, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Austreiben des Viehes auf die Weide, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm und überhaupt jede Handlung, durch welche das Erdreich aufgelokert wird, Gegenstände auf die Bahn fallen, Erdrutschungen oder Steinablösungen hervorgebracht werden können, ist auf denjenigen Streken und Puncten der Grundstüke, welche von der dazu berufenen Behörde ausdrüklich aus diesem Anlasse bezeichnet worden sind, untersagt.

g) Ueberwachung dieser Vorschriften.

§. 101. Die Gemeindevorstände, die Sicherheitsorgane und überhaupt die politischen Behörden sind verpflichtet, über die genaue Befolgung der vorstehenden Vorschriften (des Abschnittes II. dieses Gesezes) zu wachen, dem mit der Aufsicht betrauten Bahnpersonale in dieser Beziehung die wirksamste Assistenz zu leisten, die Uebertreter nach Umständen in Gewahrsam zu nehmen, und der competenten Gerichtsbehörde zur Bestrafung zu übergeben.

§. 102. Die Angestellten der Bahn sind berechtiget, Uebertreter der bemerkten Vorschriften, welche den an sie ergangenen Mahnungen nicht Folge leisten, oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder sie gefährdende Handlung bereits verübt haben, in Fällen, wo die Hilfe der Polizei- (politischen) oder richterlichen Behörde nicht sogleich bei der Hand ist, anzuhalten, und der nächsten politischen, Staatsanwaltschafts- oder richterlichen Behörde zur weiteren Behandlung zu übergeben.

Behufs der Ausübung dieses den Bahnbeamten und Dienern übertragenen polizeilichen Wirkungskreises, sowie zum Behufe der gewissenhafteren Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten überhaupt werden die-

jenigen Bahnbeamten und Diener, welchen nach den Localverhältnissen die Aufsicht über die Bahn, die hierzu gehörigen Anstalten und das die Bahn benüzende Publicum zusteht, auch auf Privatbahnen von der Staatsverwaltung in Eid genommen werden.

Die auf solche Weise beeideten Bahnbeamten und Diener genießen rükſichtlich ihrer Dienstverrichtungen gegenüber dem Publicum auch auf Privatbahnen den gesezlichen Schuz gleich anderen öffentlichen Verwaltungsbeamten.

§. 103. Jede Handlung oder Unterlassung gegen die Vorschrift dieses Gesezes wird nach Maßgabe desselben und nach den Bestimmungen des allgemeinen Strafgesezes geahndet.

Register.

Die Zahlen bezeichnen die Seite.

Abgänge an Transportgegenständen; — Ersazpflicht der E. B.-Anstalt 192.
Ablauf der Zeit; — Erlöschung der E. B.-Concession 81; — der Ersazverbindlichkeit 198.
Absperren der E. B. s. Einfriedung.
Abtheilungszeichen längs der E. B. 97.
Abtretung von Grund und Boden s. Grundeinlösung.
Actien; — Emission 27, Stämpelgebühr 55, Amortisirung 42.
Actien-Gesellschaften s. Vereine.
Aequivalent (Gebühren-) 59.
Allgemeine Versicherung s. Assecuranz.
Allgemeines bürgerliches Gesezbuch s. Gesezе.
Amortisirung der Actien, Coupons, Obligationen ꝛc. 40, 42, des Anlage-Capitals s. Zinsen-Garantie.
Amtsgewalt (polizeiliche) der E. B.-Angestellten 50, Mißbrauch derselben 52.
Angeld vor der Aufgabe größerer Viehtransporte 172.
Angestellte s. Beamte.
Anlage von E. B.; — Concession 23, Bauvorschriften 95, in der Nähe von Bergwerken 101.
Anlagscapital; — Amortisirung s. Zinsen-Garantie.
Anrainer der E. B.; — Beschränkungen und Verpflichtungen 98.
Ansage-Verfahren im zollpflichtigen Verkehre mit dem Auslande 137.
Anschluß einer E. B. an andere inländische E. B. 23, 76, 112, an ausländische E. B. 6, 77.
Anstellung der E. B.-Beamten und Diener 42.
Antheilscheine s. Actien.
Anweisung der Dividenden, Stämpelgebühr 56, der Frachtgebühren 176, 185, der Waaren im Zollverfahren 137.
Arbeitszüge; sicherheitspolizeiliche Vorschriften 116, 120.
Archäologischer Fund beim Bauen von E. B.; Anzeige 98.
Armee-Commando; Einfluß auf Concessionsertheilungen 24, auf den E. B.-Betrieb 60, 111.
Arretirung s. Verhaftung.
Assecuranz der Transportgegenstände 188, 190, 199.
Aufgabe der Frachten 170, des Reisegepäks 185, der Eilgüter 184.
Aufgabs-Recepisse s. Aufnahmsschein.
Auflauf; Vergehen des — durch Widersezung gegen E. B.-Angestellte 51, Anlaß zum — durch Dienstverrichtungen der E. B.-Angestellten 52.
Auflösung der E. B.-Gesellschaften 26, 85.
Aufnahms-Bestimmungen der E. B.; Genehmigung des Ministeriums 123, Entscheidungsquelle für das Transportverhältniß 156.
Aufnahmsschein über Transportgegenstände 175, 186, als Beweis der Assecuranz 192.
Aufruhr; Verbrechen des — durch gewaltsamen Widerstand gegen E. B.-Angestellte 51, Beschädigung der Transportgüter während eines — 195.
Aufsicht s. Ueberwachung.
Aufsichtsgebühr für Reisegepäk 188.
Aufstand; Verbrechen des — durch gewaltsamen Widerstand gegen E. B.-Angestellte 51, Beschädigung der Transportgüter während eines — 195.

Ausfolgung der Frachten 179, des Reisegepäks 186.
Ausfuhr über die Zoll-Linie 137.
Ausland; Verträge wegen Anschlusses der E. B. 6, 77, Zollvorschriften 135, ausländische Geldmünzen 38, 161.
Ausländer; Anstellung bei öst. E. B. 43.
Auslegung der Verträge 156.
Aussage der E. B.-Angestellten im Strafverfahren 52.
Ausschließung gewisser Personen von der Fahrt 158 und gewisser Sachen von der Beförderung 169, von der Assecuranz 191.
Aussig-Teplizer E. B.; — Concession 12, — Dauer derselben 31, 85, — Ausdehnung 15, — Stämpel für Actien und Prioritätsobligationen 56, 57, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 129, — besondere Bestimmung des Privilegiums gegen Nachtheile einer monopolistischen Stellung 125.
Avisirung des Adressaten vom Eintreffen der Frachtensendung 179.
Baiern; — Verträge wegen des Anschlusses der beiderseitigen E. B. 7, 11, 43, 61, 71, 76, 94, 116, 132.
Banat; — E. B. von Orawicza nach Basiasch 6, 8.
Banknoten, österr., — Zwangscurs 32, 161.
Bannlegung eines Waldes in der Nähe einer E B. 99.
Bau der E. B. s. Anlage.
Baudenkmäler, alte; Erhaltung 98.
Baudirection (k. k. General-) 21.
Bauführungen der Anrainer der E. B. 100.
Bauleitung der k. k. Staats-E. B. 22.
Beamte der Privat-E. B.; — Anstellung 42, Beeidigung 50, Rechte und Pflichten 47, strafbare Verletzung derselben 50, Uniform 52, Haftung der E. B.-Gesellschaft für das Verschulden ihrer Beamten 167, 194.
Beamte des Staates s. Staatsbeamte, Post-, Polizei-, Finanzbehörden.
Beeidigung der E. B.-Angestellten 50.
Befestigung, militärische 25, 96.
Befreiung der E. B.-Gesellschaften vom Postporto 32, 64, vom Zolle 35, von Abgaben 54.
Begleitung der kranken Reisenden 160, der Leichen 120, zollamtliche — der E. B.-Züge 143.
Begünstigung (besondere) einiger E. B.-Unternehmungen 31.
Behörden, landesfürstliche — für E. B-Angelegenheiten 20.
Belagerungsstand; Einfluß auf den E. B.-Betrieb 60.
Beleidigung der E. B.-Angestellten 50, 52.
Bergwerke in der Nähe von E. B. 96, 101.
Bergwerks-Eisenbahnen 6, 7, 12, 17, — Concession, 23, 25, — Expropriation 88, Servituten 133.
Beschädigung von Reisenden und Transportgegenständen 165, 190, — an E. B. 105, 168, — durch Anlegung einer E. B. 25, 96, 98.
Beschwerdebücher auf E. B.-Stationen 112.
Besitzstörungen 94.
Besondere Versicherung s. Assecuranz.
Besteuerung der E. B. 54.
Betreten der E. B., Verbot 105.
Betrieb der E. B. 109 ff.
Betriebsdirectionen der Staats-E. B. 22, der Privat-E. B. 42, 47, 66, 110, 115, 166.
Betriebsmittel 104, 109, 113, 141, Beschädigen derselben 105, 168.
Betriebs-Ordnung 18, 66, 210.
Betriebspersonale s. Beamte der Privat-E. B.
Betriebsstörungen 122, 158.
Beweis der Aufgabe von Transportgegenständen 175, 186, 192, — Aussagen der E. B.-Angestellten im Strafverfahren 52,
Bewilligung s. Concession.
Bezugschein 179.
Billet s. Personenkarten.
Bodenbach; — Anschluß an die sächsische E. B. s. Sachsen, — Hauptzollamt daselbst 139.
Böhmische Westbahn; — Concession 11, 16, 32, — Dauer derselben 31, 83, 85, Zinsengarantie 34, — Militärtransport 61, — Anschluß an Baiern 77, — Ei

fluß der Regierung auf Preistarife 124, 131, 132.
Bremsen der E. B.-Wagen 116.
Brünn; Hauptzollamt 139.
Brünn-Rossicer E. B.; — Concession 7, 16, — Dauer derselben 31, 86, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 126.
Budweis-Linzer E. B. s. Erste österr. E. B.
Bücher s. Beschwerdebücher, Revision.
Bürgerliches Gesezbuch; Entscheidungsquelle 19, 157.
Buschtiehrader E. B.; — Concession 12, 16, — Dauer derselben 31, — Stämpelpflicht der Genußscheine 56, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 128, — besondere Verpflichtungen 125, 134.
Calo der Transportgüter 192.
Capital; Amortisirung s. Zinsen-Garantie.
Caution beim Ansuchen um eine E. B.-Concession 25, — für Zollgebühren 149, bei der Ausfolgung von Reisegepäk 187.
Centralbahn s. Lombardie, Ungarische E. B.
Central-Befestigungs-Commission 98.
Centralbehörde in E. B.-Angelegenheiten 20.
Centralcommission zur Erforschung und Erhaltung der Baudenkmäler 98.
Centraldirection für E. B.-Bauten 22.
Central-italienische E. B. s. Lombardie.
Central-Taxamt; Bemessung der Gebühren für die Erwerbung von Realitäten 58.
Civilgericht s. Gericht.
Commissär; (k. k. Ministerial-) zur Ueberwachung des E. B.-Betriebs 20, — der k. k. General-Inspection 20, 66, — zur Ueberwachung der Vereine 65.
Commission; zur Austragung der älteren Staats-E. B.-Angelegenheiten 22, — für Befestigung (militärische) 25, — zur Beurtheilung neuer E. B.-Projecte 25, — vor Eröffnung des Betriebes 109, — zur Prüfung von Locomotivführern und Dampfmaschinen 44, 113, — zur Ueberwachung der Zollbegünstigung 35.
Communicationen; k. k. General-Inspection 20, — k. k. General-Direction 21, — Störungen beim Baue von E. B. 96.
Como s. Mailand.
Competenz der Behörden in E. B.-Angelegenheiten 20, 65—72, — s. auch Gericht.
Concession; zur Gründung eines Vereins 26, — zur Anlegung von E. B. 23, — Verleihungstaxe und Stämpel 54, — Befugnisse des Concessionärs 26, — Entscheidungsquelle 18, — Dauer und Erlöschung 30, 81, — Ausschließung des Rechtsweges 40, — zur Eröffnung des Betriebes 109, — zu Gastnahrungen in E. B.-Stationen 104, — zu Stellfuhr-Unternehmungen 105.
Concessions-Gesez (E. B.-) 8, 18, 202.
Concurs über das Vermögen einer E. B.-Gesellschaft 41.
Conservatoren für Baudenkmäler 98.
Controle s. Ueberwachung.
Correspondenz der E. B.-Verwaltungen, Portofreiheit 29, 32, 64.
Coulissenwagen im zollpflichtigen Verkehre 141.
Coupé für Reisende 162.
Coupons (Actien-), Stämpelgebühr 56, — Amortisirung 42.
Creditanstalt für Handel und Gewerbe; Lotterie-Anlehen für mehrere E. B. 57.
Crida s. Concurs.
Culpa s. Verschulden, Vergehen, Uebertretungen.
Czegled-Szolnok; Zinsengarantie 8, 9, 33
Dampfmaschinen s. Locomotive.
Dampfmaschinist s. Locomotivführer.
Dampfschifffahrts-Gesellschaft s. Fünfkirchen-Mohács.
Dauer des E. B.-Privilegiums 30, 81.
Declaration s. Effecten, Frachtbrief, Zoll.
Defect (Gewichts-) s. Abgänge.
Definitive Concession; zur Gründung eines Vereines 26, — zur Anlegung von E. B. 24.
Denkmäler; Erhaltung 98.
Deutschland; E. B.-Verein und -Verbände 32, 78, — Entwurf eines Handels-

Gesetzbuchs 158, — Verträge wegen Anschlusses der E. B. 6, 77, — Zoll- und Handelsvertrag 137.

Diebstahl; an E. B.-Gegenständen 107, 108, — an Transportgütern 195.

Diener der E. B. s. Beamte der Privat-E. B.

Dienstbarkeit an Bergwerks-E. B. 133.

Dienstcorrespondenz der E. B.-Verwaltungen; Portofreiheit 29, 32, 64.

Dienstinstruction der E. B.-Angestellten 47, — der k. k. General-Inspection der E. B. 66.

Dienstkleidung 52.

Direction; k. k. General-D. der Staats-E. B. 3, 21, — k. k. General-D. der Communicationen 21, — k. k. Central-D. für E. B.-Bauten 22, — eines Vereines 28, 36, — Betriebs-D. 22, 42, 47, 66, 110, 115, 166, — geschäftsführende D. des deutschen E. B.-Vereines 80.

Disciplinarstrafe der E. B.-Angestellten 48, 66.

Dividenden-Anweisung, Stämpelgebühr 56.

Dolus s. Verschulden, Verbrechen, Uebertretungen.

Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft s. Fünfkirchen-Mohács.

Durchfuhr, Zollvorschriften 137, 153.

Effecten der Reisenden; Beförderung 165, 169, 185, — Haftung der E. B.-Anstalt 190, — Gefälls- und Zollvorschriften 137 ff.

Eid der E. B.-Angestellten 50.

Eigenthum der E. B.; Erwerbung an Grundstüken 58, 87 ff., — Veräußerung 59, — beim Erlöschen der Concession 82.

Eilgut; Beförderung 169, 184, — Haftung der E. B.-Anstalt 190, — Gefällsvorschriften 137 ff.

Einbehalt der Fracht 182, 178.

Einfriedung der E. B. 97, 99, 105.

Einfuhr über die Zoll-Linie 137 ff., — Begünstigung einiger E. B.-Gesellschaften 35.

Eingang der Spesen 182.

Einkommensteuer 32, 55.

Einlösung; Grundstüke für E. B. 58, 87, — der Privatbahnen durch den Staat 6, 84, 87.

Eisenbahn; Geschichte des E. B.-Wesens in Oesterreich 1, — Uebersicht der österr. E. B. 13.

Eisenbahn-Behörden 20.

Eisenbahn-Betriebs-Ordnung 18, 66, 210.

Eisenbahn-Concessions-Gesez 8, 18, 202.

Eisenbahn-Privilegien s. Concession.

Elementarereignisse; Störungen des Betriebes 123, 159, — Haftung der E. B.-Anstalt 167, 195.

Elisabeth-Bahn; Concession 9, — Dauer derselben 31, 83—86, — Ausdehnung 14, — Stämpel für Actien und Obligationen 55—57, — Zinsengarantie 34, — Zollbegünstigung 35, — Preistarife in Silber 33, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 128, 132, — Militärtransporte 61, — Anschluß an Baiern 77.

Emballage der Transportgegenstände 119, 170, 185.

Empfangsbestätigung; über Fahr- und Frachtgebühren, Stämpel 57, — über aufgegebene Transportgüter 175, 186, — über geleistete Entschädigung 197.

Entschädigung s. Beschädigung.

Entscheidungsquellen des E. B.-Rechts 18, 156.

Entwendung s. Diebstahl.

Equipagen; Beförderung 189, — Haftung der E. B.-Anstalt 199, — Zollvorschriften 148.

Erbauung von E. B. s. Anlage.

Erdbeben; Beschädigung der Transportgüter durch — 195.

Erhaltung der E. B. 86, 87, 103.

Erlöschung; der E. B.-Concession 81, — der Ersazverbindlichkeit der E. B.-Verwaltung 198.

Eröffnung des Betriebes 109.

Erste österr. E. B.; Entstehung 1, — besonderer Gerichtsstand 33, — Einlösung durch die Elisabethbahn 9, 31, 57.

Erste ungarische E. B. s. Ungarn.

Erträgniß der E. B., Garantie 33.

Erwerbsteuer 54.

Erwerbung von Realitäten 58, 87 ff.

Explodirende Stoffe, Vorsicht beim Transporte 118, 171, 184.
Expropriation zu Bergwerks-E. B. 88, — zu öffentlichen E. B. 90.
Extrazüge s. Separatzüge.
Fahrgeschwindigkeit 115.
Fahrkarten s. Personenkarten.
Fahrlässigkeit der E. B.-Angestellten im Dienste 49, 167, 194.
Fahrordnung 111.
Fahrpreise s. Tarif.
Falsche Declaration der Waaren 174, 184, 189.
Ferdinands Nordbahn s. Nordbahn.
Festungen; E. B. in der Nähe 96.
Feuersgefahr; Vorsicht gegen — beim Baue 96 und Betriebe der E. B. 121, — seitens der Anrainer 99, — beim Transporte von leicht entzündlichen Sachen 118, 165, 172, 184, 185, 198.
Finanz-Behörden; Ueberwachung des E.B.-Betriebes 72, 135 ff., — Fahrordnung 111.
Finanz-Ministerium; Centralbehörde für E. B. 20, — Verleihung von E. B.-Concessionen 24 und Bewilligung zur Betriebseröffnung 109, — Genehmigung der Dienstinstruction 47, des Bauplans 95, der Fahrordnung, Aufnahmsbestimmungen und Preistarife 111, 124, 125, — Anzeige der Anstellungen 37, 46, 53, — Bewilligung von Zollerleichterungen 35, — Recursinstanz bezüglich der Bauführungen in der Nähe von E. B. 100; Verhängung von Geldstrafen wegen falscher Declaration 175 und im Entschädigungsverfahren 197, — Sequestration 86.
Finanz-Procuratur, Gerichtsstand 40.
Finanzwache; Ueberwachung des E. B.-Verkehrs 72, 74, 135 ff.
Finden s. Fund.
Firma der Actiengesellschaften 36.
Fiscus, Gerichtsstand 40.
Flüssigkeiten; Vorsicht beim Transport 119, 165, 172, 184, 185, 198.
Fond; Ausweisung beim Ansuchen um E. B.-Concessionen 25.
Frachtbrief 173, 180, im Zollverkehre 136, 148.
Frachtgüter 170 ff., im Zollverkehre 143.
Frachtkarten 57, 175, 186, 192.
Frachtpreise s. Tarif.
Frachtwagen s. Wagen.
Franz Josefs-Orientbahn 9, 11, 56, 57.
Freie Fahrt der l. f. Beamten 62, 70, 74.
Freigewicht beim Reisegepäk 188.
Fünfkirchen-Mohács E. B.; Concession 6, 16, — Dauer derselben 3f, 83, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 126.
Fund; archäologischer und numismatischer 98, geologischer 98, auf der E. B. verlorener Sachen 165.
Fundus instructus; Ausweis 109, Erhaltung 103, 113, — bei Erlöschung des Privilegiums 82 ff.
Furth, Anschluß an die baierische E. B. 7, 12.
Galizische Karl Ludwigsbahn; Concession 10, 15, 32, — Dauer derselben 31, 83, 85, — Stämpel für Actien 56, — Zinsengarantie 34, 66, — Zollbegünstigung 35, — Preistarife in Silber 33, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 124, 129, 132, — Militärtransporte 61.
Garantie s. Zinsengarantie.
Garantie-Schein bei der Aufgabe gewisser Frachtgüter 170.
Gastnahrung in E. B.-Stationen 54, 104.
Gebäudesteuer 54.
Gebühren; Stämpel- und unmittelbare G. 54 ff., — für Beförderung auf E. B. s. Tarif.
Gefäll der E. B. 97, 105.
Gefällsübertretung der E. B.-Angestellten 43, 140.
Gefällsvorschriften bezüglich des E. B.-Verkehrs 72, 135 ff.
Geldstrafen, in den Betriebs-Reglements bestimmte 163, 171, 174, 184, 185, 189.
Geldwährung s. Währung.
Geleise, doppeltes 95, 120, — Verbot des Betretens 105.
Gemeinde-Vorstand, — E. B.- polizeiliche Amtspflicht 50, 100, 106, — Intervenirung bei der Abnahme des zollamtlichen Wagenverschlusses 151, bei der Veräußerung von Reisegepäk 187.

General-Baudirection, k. k. 21.
General-Direction der Staats-E. B. 5, 21, — der Communicationen 21.
General-Inspection für die Communicationsanstalten 20, — der österr. E. B. 21, 66, 100, 157.
Gensdarmerie 61, 71, 117.
Genußscheine der Buschtiehrader E. B. 56.
Geologische Funde, Anzeige 98.
Gepäk der Reisenden s. Effecten.
Gepäkträger, Haftung der E.B.-Anstalt 195.
Gericht; Competenz in Expropriationsfällen 90, 92, in Transportstreitigkeiten 117, in Rechtssachen der E. B.-Gesellschaften 41 und der Staats-E. B. 39, — für Protocollirung der Firma ꝛc. 36, — für strafbare Handlungen s. Uebertretung, — Vorladung und Verhaftung von E. B.-Angestellten 47.
Geschäftsleitung der E. B.-Vereine 36.
Geschichte des E. B.-Wesens in Oesterreich 1.
Geschwindigkeit (Fahr-) 115, 116.
Gesetze; über E. B. überhaupt 18, über Concessionen 8, 18, 202, — über Vereine 25, — für privatrechtliche Verhältnisse 18, 158, 166, 195, 199, — Strafgesetze 19.
Gesellschaften s. Vereine.
Gewährleistung s. Haftung, Zinsengarantie.
Gewaltthätigkeit, öffentliche; an E. B. und deren Beamten 48, 51, 107, — an Transportgegenständen 195.
Gewehre (geladene), Transport 117, 165.
Gewerbesteuer 54.
Gewicht; der Transportgegenstände 169, 174, 180, — Freigewicht des Reisegepäks 188, — falsche Angaben 174, 184, 189, — der Waggons 114.
Gewinn s. Zinsengarantie, Haftung.
Gift, Verpakung 119.
Glogguiz s. Wien-Glogguiz.
Gmunden-Linz E. B. s. Erste österr. E. B.
Goldmünzen s. Währung.
Graz; Hauptzollamt 139, — Betriebsdirection der südlichen Staats-E. B. 22.
Graz-Köflacher E. B.; — Concession 12, 15, — Dauer derselben 31, — Stämpel für Obligationen 57, — Zollbegünstigung 35, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 125, 127.
Grenzverkehr s. Zoll.
Grubenfelder s. Bergwerke.
Grundeinlösung; freiwillige 87, — zwangsweise 88 f., — Gebühren 58.
Grundsteuer 54.
Grundstüke; Erwerbung 58, 87, 88, — Veräußerung 59.
Gründer von Actien-Vereinen, Ausschließung der Staatsbeamten 37.
Güterwagen s. Wagen.
Haftung; der E. B.-Verwaltung für Schaden beim Baue 96, 100, — beim Personentransport 165, beim Gütertransport 190, — im Zollverkehre 150, 153, — des Versenders 171, 174, 185, im Zollverkehre 135.
Halbensturz in der Nähe von E. B. 96, 99.
Handelsgericht; Competenz 37, 41.
Handels-Ministerium 20, 78.
Hauptzollämter, Ermächtigung zum Ansageverfahren 139.
Hausteuer 54.
Heimliche Verpakung 119, 148, 171, 184, 185.
Hilfslocomotive 116, 120.
Hindernisse des E. B.-Betriebes 122, 158, 169, 178.
Hinderung des E. B.-Betriebsdienstes 50.
Hunde, Beförderung mit Personenzügen 189.
Innern, Ministerium des — s. Ministerium des Innern.
Innsbruk; Betriebsdirection 22, — Hauptzollamt 139.
Inspection s. General-Inspection.
Instruction der E. B.-Angestellten 47, — der General-Inspection der E. B. 66.
Interimsscheine 25, 42, 55.
Internationaler Verkehr, Staatsverträge 6, 11, 77, 137.
Interpretation der Verträge 156.
Invaliden, Anstellung bei E. B. 46.
Italienische E. B. s. Lombardie.
Kaiser s. Landesfürst.

Karl Ludwigsbahn s. Galizische K. L. B.
Kärnthnerbahn, Concession 10, — Uebertragung 11.
Karten s. Personenkarten, Frachtkarten.
Kirchenstaat, Vertrag wegen der centralitalienischen E. B. 7.
Klassificirung der Transportgüter 127 ff., 146, 169, — der E. B.-Angestellten 53.
Kleidung d. E. B.-Angestellten im Dienste 52.
Knallpräparate, Vorsicht beim Transporte 118, 171, 184.
Köflacher E. B. s. Graz-Köflacher E. B.
Kohlenbahnen 7, 12, 15, 16, 17, 134.
Körperliche Beschädigung 48, 51, 166.
Krakau, Hauptzollamt 139, — Einlösung der Krakau-oberschlesischen E. B. 6, 22, 40, — Veräußerung 2, 10, 131.
Kranke Reisende 158.
Krieg; Einstellung des E. B.-Betriebes 60, — Haftung für Transportgüter 195.
Kronen, Geldzahlung 38.
Kufstein, Hauptzollamt 139, — s. Baiern.
Ladungsliste im Zollverkehre 144.
Ladungsraum, Verschließung im Zollverkehre 141 ff.
Lagerzins 173, 177, 182, 185, 186.
Laibach, Hauptzollamt 139.
Lana-Prager E. B. 1, 12, 16.
Landesfürst, Concession zur Anlegung von E. B. 24, — zur Gründung von Actienvereinen 26.
Landesregierung } Concession zur Anlegung
Landesstelle } von E. B. 23, 25, zur Bildung von Vereinen 26, — Wirkungskreis bez. der Expropriation 88, 92, der E. B. in der Nähe von Bergwerken 101, der Erhaltung der E. B. 104, der Betriebseröffnung 109, der Prüfung von Locomotivführern und Dampfmaschinen 93, 113, — Anzeige der E. B.-Angestellten 37, 46.
Landeswährung s. Währung.
Langholz, Transport 117, 184.
Lankowiz s. Graz-Köflacher E. B.
Lastwagen s. Wagen.
Lebensmittel, Frachtpreise zur Zeit einer Theuerung 132.
Legitimation der l. f. Beamten bei Freifahrten 62, 75.
Leichen, Transport 120.
Leitung der Geschäfte eines Vereins 28, 36.
Licitation nicht erhobener Transportgegenstände 181.
Lieferzeit 178, 185.
Linz-Budweis-Gmunden s. Erste österr. E. B.
Locomotive, Beschaffenheit 113, 116, 141.
Locomotivführer 43, 121.
Lohnvertrag beim E. B.-Transport 156.
Lombardie; erste E. B. 3, 6, 22, 40, — italienische Centralbahn 7, 11, — südliche Staats-, lomb. venet. und centralitalienische E. B.-Gesellschaft, Concession 11, 13, Dauer 31, 83, 85, — Zinsengarantie 34, — Zollbegünstigung 35, — Einkommensteuer 55, — Stämpelgebühr für Actien ꝛc. 56, 57, — Anstellung der Beamten 43, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 33, 131, 132.
Loose, Stämpelgebühr 57, — Assecuranz bei Versendung 191.
Mailand-Como E. B., Einlösung 6, 41.
Manco s. Abgänge.
Marburg, Hauptzollamt 149.
Maschinen, Einfuhrzoll 36, — strafbare Handlungen 48, 107, — s. auch Locomotive.
Maximal-Entschädigung für Transportgegenstände 190.
Maximal-Preise für E. B.-Beförderung 125.
Militär; Anstellung bei E. B. 45, — Transport 60, 63, 106, 117, 118, — s. auch Armee-Commando.
Militär-Gerichte, Vorladungen und Verhaftungen von E. B.-Angestellten 47.
Militär-Strafgesez 19.
Ministerial-Commissäre zur Ueberwachung des E. B.-Betriebes 20, 21.
Ministerial-Commission zur Austragung der älteren Staats- E. B.-Angelegenheiten 22, — zur Ueberwachung der Zollbegünstigungen 35.
Ministerium der Finanzen s. Finanz-Ministerium.

Ministerium des Handels 20, 78.
Ministerium des Innern; Concession zu E. B. 24, 25, — zur Gründung von Actien-Vereinen 26, — Einfluß auf die Vermögensverwaltung 65 f., — auf Expropriation 92, — Anrainer der E. B. 100, — Bergwerke in der Nähe von E. B. 102, — Sazung für Stellfuhren 105.
Mißbrauch; der Amtgewalt der E. B.-Angestellten 52, — der Freikarten l. f. Beamten 76, — der Zollerleichterungen 150, — des Freigewichts 189.
Mitteldeutscher E. B.-Verband 79.
Modena, Vertrag wegen der central-italienischen E. B. 7.
Mohács s. Fünfkirchen.
Monopol des Staates, E. B.-Transport 135 ff., — der E. B.-Concessionäre 28, 123.
Montanistisches s. Bergwerke, Bergwerks-E. B.
Nachbarbahnen 6, 23, 76, 77, 112.
Nachbarn der E. B. s. Anrainer.
Nachnahme der Spesen 182.
Nebengebühren 126, 176, 177.
Neustadt (Wiener-), Hauptzollamt 139.
Neu-Szöny, E. B. 3, 8, 33, 127..
Nivellirung der E. B. 24.
Nordbahn (K. Ferdinands-); Concession 2, 5, 7, 13, — Dauer derselben 31, 84, Verbindungsbahn 12, — Expropriationsrecht 90, — priv. Gerichtsstand 33, — Stämpelgebühr für Actien 55, — Preistarif 131.
Norddeutscher E. B.-Verband 79.
Nördliche Staats-E. B. 5, 7, 8, 22.
Numismatischer Fund, Anzeige 98.
Nürnberg-Pilsen E. B. s. Böhmische Westbahn.
Obercommando s. Armee-Commando.
Obligationen, Stämpelgebühr 56, — Amortisirung 40, 42, — Assecuranz bei Versendung 191.
Oderberg, Hauptzollamt 139.
Oedenburg — Wiener-Neustadt E. B. 3, 6.
Oeffentliche Gewaltthätigkeit s. Gewaltthätigkeit.
Oesterreichische Währung s. Währung.
Oestliche Staats-E. B. 6, 10, 22.
Olmüz, Hauptzollamt 139.
Ordnung s. Betriebs-, Fahr-Ordnung.
Ordnungsstrafen wider E. B.-Angestellte 48, 111.
Orientbahn 9, 11, 50, 57.
Ostfriesisch-thüringischer und **-rheinischer E. B.-Verband** 79.
Padua, Hauptzollamt 139, E. B. nach Rovigo 14.
Pardubic s. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.
Parma, Vertrag wegen der central-italienischen E. B. 7.
Passau, Anschluß der E. B. s. Baiern.
Paßvorschriften 124.
Patental-Invaliden, Anstellung bei E. B. 46.
Percentual-Gebühren 58, 94.
Personenkarten 57, 150.
Personen-Transport 29, 113, 158.
Personen-Wagen s. Wagen.
Peschiera, Hauptzollamt 139.
Pesth, Hauptzollamt 139, — k. k. Betriebsdirection 22.
Pferde-Transport 189.
Piemont s. Sardinien.
Pilsen-Nürnberg, E. B. s. Böhmische Westbahn.
Pläne (Bau-), Genehmigung 95.
Polizei- } **Behörden**; Wirkungskreis bei
Politische } Ertheilung von Concessionen 23 f., — Expropriation 88, — Vermögensgebarung der Vereine 27, 65, — Polizeivorschriften 70, 113 ff., — Bauvorschriften 95, — Anrainer der E. B. 100, — Bergbau in der Nähe von E. B. 101, — Erhaltung der E. B. 103, — Concession zu Gastnahrungen und Stellfuhren 104, 105, — Betriebseinstellung 109.
Polizeilicher Wirkungskreis der E. B.-Angestellten 50.
Porto; Befreiung der E. B.-Sendungen vom Postporto 32, 64, — der E. B.-Transporte s. Tarif.

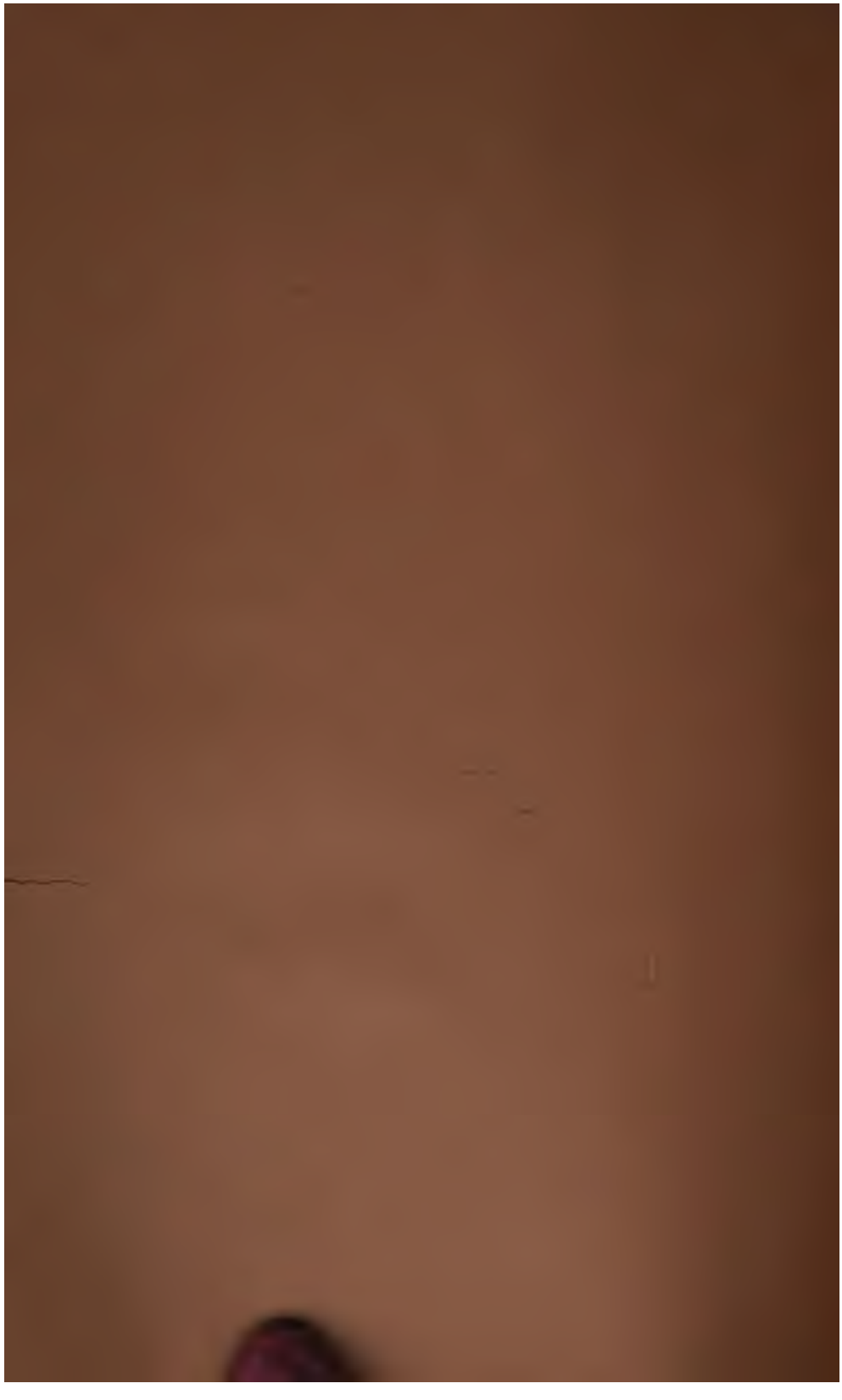
Post, k. k.; — Verhältniß zu E. B.-Unternehmern 61, 112, 123, — Postzwang 29, 170, — Fahrpostsendungen im Zollverkehre 149, — Postgefälls-Uebertreter beim E. B.-Dienste 43.
Prämie der Versicherung s. Assecuranz.
Prag; Hauptzollamt 139, — E. B. nach Lana 1, 12, — nach Pilsen s. Böhmische Westbahn, — k. k. Betriebsdirection der nördl. Staats-E. B. 22.
Preise der Beförderung s. Tarif.
Preßburg; Hauptzollamt 139, — E. B. nach Tyrnau 3, 16.
Preußen; Anschluß 2, — Zoll- und Handelsvertrag 137.
Prioritäts-Obligationen; Emission 27, Stämpelgebühr 56, — Amortisirung 40, 42.
Privat-Eisenbahnen; Geschichtliches 1 ff.
Privatrecht; Gesetze 18, — bezüglich des E. B.-Transports 156.
Privilegium s. Concession.
Procura; Protocollirung 36.
Protocollirung der Firma ꝛc. 36.
Provision bei Spesen-Nachnahme 177, 183.
Prüfung der Locomotive 113, — der Waggons 141, — der Locomotivführer 44.
Qualification der E. B.-Angestellten 42.
Quellen des E. B.-Rechtes 18, 156.
Quittung s. Empfangsbestätigung.
Raab, Hauptzollamt 139, — E. B. nach Wien 3, 8.
Raub, Haftung der E. B.-Anstalt 195.
Real-Instanz, Expropriation 92.
Realitäten; Erwerbung 58, 87, 88, — Veräußerung 59.
Recepisse über Transportgegenstände 175, 186, 192.
Rechnung; Führung derselben über Vereinsvermögen 38, 65, — Fehler bei Berechnung der Fracht 177.
Rechtsquellen 18, 156.
Rechtsweg; bezüglich der Bestimmungen des Concessionsgesezes 40, — Expropriation 90, 94, — Transportverhältnisse 157, — Ersazansprüche 167, 197, 199.
Reclamation wegen Beschädigung ꝛc. der Transportgegenstände 177, 192, 197.
Reconstruction der E. B. 103.
Recurs; im Expropriationsverfahren 92, bei Bauführungen der Anrainer 100, — bei Streitigkeiten zwischen E. B.- und Bergbau-Unternehmern 102, — wider die Verhängung von Geldstrafen 175, 189, — im Entschädigungsverfahren 197.
Reglements der E. B. 19, 124, 156.
Regreß der E. B.-Anstalt wider ihre Angestellten 167, 195, — wider eine andere E. B. 200.
Reichenberg; E. B. nach Pardubic s. südnorddeutsche Verbindungsbahn, — E. B. nach Zittau s. Zittau.
Reisegepäk s. Effecten.
Reisende; Beförderung 29, 158, — Pflichten derselben 117, 124, 135, — Haftung 168.
Rentenscheine, Amortisirung 40.
Revision; der Transportmittel und E. B.-Züge 115, 117, — der Preistarife 126, gefällsamtliche 140 ff.
Revisionsbücher auf E. B.-Stationen 112.
Rheinisch-thüringischer E. B.-Verband 79.
Rinderpest, Vorsichten beim Viehtransport 199.
Rossicer E. B. s. Brünn-Rossic.
Sachen-Transport 29, 169 ff.
Sachsen; Verträge wegen des Anschlusses der beiderseitigen E. B. 7, 11, 77.
Sardinien, Anschluß 7, 11, 77.
Schacht s. Bergwerke.
Schadloshaltung s. Beschädigung.
Schäzung, gerichtliche — bei Expropriationen 88 ff., — bei Versicherung der Transportgegenstände 191, — bei Vergütung für leztere 197.
Schankrecht; (Regale) Expropriation 91, — in E. B.-Stationen 104.
Schiedsrichter; Streitigkeiten zwischen Actionären und der Gesellschaft 41, — zwischen Mitgliedern des deutschen E. B.-Vereins 201.
Schießpulver, Vorsicht beim Transporte 118, 171, 184.
Schleichhandel der E. B.-Angestellten 43, 140.
Schmerzengeld bei körperlicher Verlezung 168.

Schneepflug 116.
Schnelligkeit s. Fahrgeschwindigkeit.
Schnellzüge, Fahrpreise 126 ff.
Schottergruben, Benüzung für E. B.-Bau 91, — in der Nähe einer E. B. 99.
Schranken s. Einfriedung.
Schüblinge, Beförderung 118.
Schuldverschreibungen s. Obligationen.
Schurfarbeiten in der Nähe von E. B. 101.
Schuzschienen bei Wegüberfezungen 97.
Seitenbahnen während des Baues 29, 87.
Separatzüge 121, 158, 169.
Sequestration einer Privat-E. B. 86.
Servituten an Bergwerks-E. B. 133.
Sicherheit des Betriebes 50, 113 ff.
Sicherheitsorgane, Ueberwachung der E. B. 70, 100, 103, 106, 117.
Sicherstellung s. Caution.
Siegel, zollamtlich 142 ff.
Signale beim E. B.-Betriebe 97, 105, 121.
Silbergeld s. Währung.
Spediteur 170, 182, 199.
Spesen-Nachnahme 182.
Staatsbeamte, Anstellung bei Privat-E. B. 37, — freie Fahrt im Dienste 62, 70, 74.
Staatsbehörden für E. B.-Angelegenheiten 20.
Staatsbürgerschaft, Anstellung von Ausländern 43.
Staatseisenbahnen 1 ff., 20, 36, 78; — nördliche 5, 7, 8, 22, — südliche s. Lombardie, — süd-östliche 6, 8, 22, östliche 6, 10, 22.
Staatseisenbahn-Gesellschaft, priv.; Concession 8, 13, 32, — Dauer 31, 82, 84, — Zollbegünstigung 35, — Stämpel für Actien 55, 57, — Zinsengarantie 33, — Tarif in Silber 33, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 124, 126, — Militärtransporte 60, — Anschluß an Sachsen 77, — Anstellung von Ausländern 43.
Staatsmonopol, E. B.-Transport 134 ff.
Staatstelegraf 64.
Staatsverträge mit fremden Regierungen 6, 77, 137.
Stämpelgebühren 54, 55, 94, 161, 176.
Staffetten, Beförderung auf E. B. 63.
Stationsplätze, gefällsamtliche Aufsicht 140, — Zufahrtsstraßen 96, — Gastnahrungen und Stellfuhren 104, 105.
Statthalterei s. Landesstelle.
Statuten der Vereine 26, 41, — Protocollirung 36, — Rechtsquelle 19, 156.
Steinkohlen, E. B. zur Beförderung 6, 7, 12, 17, 133.
Stellfuhren zu E. B.-Stationen 105.
Steuer 54.
Störungen des Besizes 94, — des Betriebes 122, 158.
Stollen in der Nähe von E. B. 101.
Strafen, in den Betriebsreglements festgesezte 163, 171, 174, 184, 185, 189, — wider E. B.-Angestellte 48.
Strafgesezе, allgemeine 19.
Straßen beim Baue von E. B. 96, 97.
Südliche Staatseisenbahn; 3, 6, 22, — Veräußerung 11, 13, — Dauer der Concession 31, 83, 85, 86, — Zinsengarantie 34, — Zollbegünstigung 35, — Einkommensteuer 32, 55, — Tarif in Silber 33, — Anstellung der Beamten 43, Stämpel für Actien 57, — Veränderungsgebühr 59, — Militärtransporte 61, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 124, 131, 132, — Wiener Verbindungsbahn 12, 16.
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn; Concession 8, 15, — Dauer derselben 31, 83, 85, 86, — Zinsengarantie 34, — Zollbegünstigung 35, — Stämpel der Actien 57, — Militärtransporte 61, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 128, 132.
Süd-östliche Staats-E. B. 6, 8, 22.
Suspension von E. B.-Angestellten 48.
Szczakowa, Hauptzollamt 139.
Szolnok s. Czegled.
Tabak, Transport auf E. B. 154.
Tarif; der Fahr- und Frachtgebühren, Genehmigung der Regierung 125 ff., — Geldwährung 33, 38, 161, — Nebengebühren 176, 191.
Taxen; für Privilegien 54, — für Stellfuhren 105, — für gewisse Ersazleistungen 168; — s. auch Central-Taxam

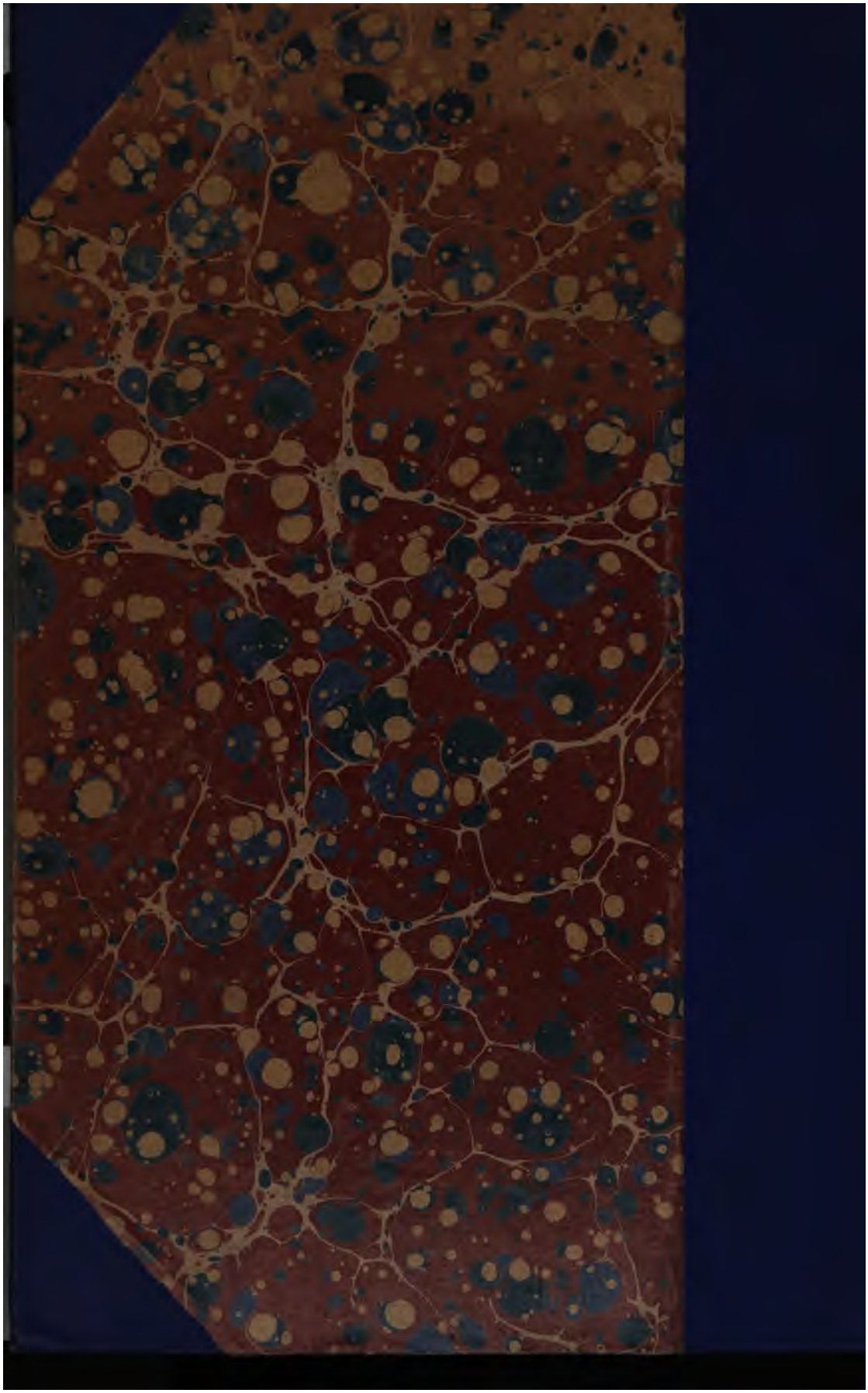
Telegraf 64, 122.
Temesvar, Hauptzollamt 139.
Tender s. Locomotive.
Teplitz, Hauptzollamt 139, — E. B. nach Aussig s. Aussig.
Thätliche Beleidigung der E. B.-Angestellten 50, 52.
Theißbahn; Concession 9, 15, — Dauer derselben 31, 83, 85, 86, — Zinsengarantie 34, — Tarif in Silber 33, — Zollbegünstigung 35, — Stämpel für Actien ꝛc. 55, 57, — Militärtransporte 61, — Einfluß der Regierung auf Preistarife 124, 129, 132.
Theuerung der Lebensmittel 132.
Thiergärten, Bergwerksbahnen 88.
Thiere s. Vieh.
Tödtung eines Menschen 48, 107, 119, 165.
Toscana, Vertrag wegen der central-italienischen E. B. 7.
Transito s. Durchfuhr.
Transport von Personen 29, 113, 158, — von Sachen 29, 169 ff.
Transportmittel, Beschaffenheit 109, 113, 141, — Beschädigung 105, 168, — aus dem Auslande 35.
Traunthaler E. B.; Concession 7, 16, — Dauer derselben 31, 86, — Preistarif 126.
Treviso, Hauptzollamt 139.
Triest, Hauptzollamt 139.
Troppau, Hauptzollamt 139.
Tyrnau, E. B. nach Preßburg 3, 16.
Uebertretungen; der Polizeivorschriften 97, 100, 110, 113, 119, — der Dienstesinstruction 48, 49, — der Gefällsvorschriften 43, 140, — Widersezlichkeit gegen E. B.-Angestellte 50, 52, — Beschädigung von E. B.-Vorrichtungen 105, 107, — der Reglements bei Versendungen 163, 171, 174, 184, 185, 189.
Uebertritt in andere Wagen 165.
Ueberwachung; durch das Betriebspersonale 47, 50, — durch die Staatsbehörden 65, 66, 70, 72, 100, 103, 143.
Umwechslung, der Fahrkarten 163, — des Geldes 161.
Unbewegliche Güter, Erwerbung, 58, 87, 88, — Veräußerung 59.
Ungarische E. B.; Centralbahn, 2, 6, 8, 22, — erste ung. E. B. 3, 16, — s. Theiß-, Orientbahn.
Unglüksfälle 122.
Uniform der E. B.-Angestellten 52.
Unmittelbare Gebühren für Rechtsgeschäfte 55, 94.
Unterbrechung des Verkehrs 96, 122, 158.
Valuta s. Währung.
Venedig, Hauptzollamt 139, — s. auch Lombardie.
Veräußerung; — von Realitäten der E. B. 59, — nicht behobener Transportgüter 180, 187.
Verbände deutscher E. B. 79.
Verbindungsbahn, Wiener 6, 12, 16, — s. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.
Verbrechen; überhaupt 19, 43, 168, — öffentliche Gewaltthätigkeit 48, 51, 107, — Aufstand, Aufruhr 51, — Diebstahl 108, — Mißbrauch der Amtsgewalt 52.
Verein deutscher E. B.-Verwaltungen 32, 78, 199.
Vereine zur Anlegung von E. B. 25, 36, 37, 41, 54, 65, 85.
Vereinsmünzen 38, 161.
Verfahren bei Entschädigungsansprüchen wider E. B. 197.
Vergehen; überhaupt 43, — durch Fahrlässigkeit im Dienste 49, — des Auflaufes 51, — körperliche Verlezung 119.
Verhaftete, Beförderung 118.
Verhaftung; der E. B. Angestellten 47, 52, — wegen Beschädigung ꝛc. 50, 106.
Verhinderung des Dienstes 50.
Verjährung des Ersazrechtes 168, 199.
Verladung; Zollvorschriften 142, — Polizeivorschriften 118, — Bestimmungen der Reglements 170, 185, 195.
Verlezung s. Beschädigung.
Verlorene Sachen s. Fund, Haftung.
Vermögensverwaltung der E. B.-Gesellschaften 37, 65.
Verona; Betriebsdirection 22, — Hauptzollamt 139, — E. B. nach Tirol Lombardie.
Verpakung s. Emballage.

Versäumniß s. Verspätung.
Verschluß, zollamtlicher 141 ff.
Verschulden, Haftung der E. B.-Anstalt 166, 195.
Versicherung der Transportgegenstände s. Assecuranz.
Verspätung; des Reisenden 162, — der Abfahrt 166, — der Ablieferung 178, — der Avisirung des Adressaten 182, — des Bezuges der Frachten 187.
Versteigerung s. Licitation.
Verträge s. Staatsverträge, Statuten.
Verwaltung s. Vermögensverwaltung.
Verwundung 48, 166.
Vicenza, Hauptzollamt 139.
Vieh; Wagen in der Nähe von E. B. 99, — Transport 118, 119, 172, 189, 195.
Voitsberg s. Graz-Köflacher E. B.
Vollmacht der Direction 2c. 37, 110.
Vorarbeiten bei Anlegung von E. B. 24.
Vorladung (gerichtliche) der E. B.-Angestellten 47.
Waaren; Erklärung 136 ff., 173, — Transport 29, 169 ff.
Währung; Fahr- und Frachtgebühren 32, 127 f., 161, — Rechnungsführung 38.
Wagen; Einfuhrzoll 36, — Beschaffenheit 114, 141, — Reisewagen 148, 190.
Wagen-Abtheilungen für Reisende 162, — für Waaren im Zollverkehre 141 f.
Waggebühr 174, 177, 185.
Waldungen in der Nähe von E. B. 99.
Warnungstafeln 105, 107.
Wechsel; der Geleise 122, — der Wagenklasse 163, — Geldwechseln 161, — Assecuranz für Wechselbriefe 191.
Weiterfahren, ohne Karte 164, — bei Verkehrsstörungen 158 f.
Westbahn s. Böhmische Westbahn, Elisabethbahn.
Westdeutscher E. B.-Verband 79.
Widersezlichkeit gegen E. B.-Angestellte 50, 51, 117, 161.
Wien, Hauptzollamt 139, — k. k. Betriebsdirection der südlichen Staats-E. B. 22.
Wiener-Neustadt, Hauptzollamt 139.
Wiener Verbindungs-B. 6, 12, 16.
Wien-Gloggnitzer E. B. 2, 3, 6, 22, 40.
Wien-Raaber E. B. 3, 8, 13, 31.
Wirthshäuser an E. B.-Stationen 55.
Wörtliche Beleidigung der E. B.-Angestellten, 50, 52.
Wolfsegg s. Traunthaler E. B.
Zahlung, Valuta 32, 127 f., 161.
Zeit s. Lieferzeit, Dauer, — der Haftung für Schaden 196, — s. auch Verjährung.
Zins s. Lagerzins.
Zinsen-Garantie 7, 8, 33, 65, 85.
Zittau-Reichenberger E. B.; Vertrag mit der sächs. Regierung 7, 137, — Concession 10, 16, 32, — Dauer derselben 31, 84, 85, — Zinsengarantie 34, — Anstellung der Beamten 43, — Militärtransporte 61, — Preistarif 130.
Zoll; Begünstigung einiger E. B. Gesellschaften 35, — zollpflichtiger Verkehr auf E. B. 72, 77, 135 ff., Fahrordnung 111.
Zollverein, Vertrag vom 18. Februar 1853 — 77, 137.
Zufahrtsstraßen, Anlegung und Erhaltung 96.
Zufall; Haftung der E. B.-Anstalt für Beschädigungen 167, 195, — Betriebsstörungen 122, 158.
Zufuhr der Frachtgüter 171, 181.
Zug (E. B.-), Zusammenstellung 116, — Verspätung 162, — Einstellung 158, 115, — zur Beförderung der Post 62, — des Militärs 60.
Zugführer, Verpflichtung im Zollverkehre 140, 143, 148, 151.
Zündwaaren, Vorsicht beim Transport 118, 171, 184
Zürich, Friedensvertrag 11, 77.
Zusammenstellung der Züge 116, 142.
Zuständigkeit s. Competenz, Gericht.
Zwangscurs der Banknoten 38, 161.
Zweigbahnen, Concession 29, 87.

Gedrukt bei Josef Stöckholzer v. Hirschfeld in Wien.



HE 3053 1860 .M62
Oesterreichs Eisenbahnrecht.
Stanford University Libraries
3 6105 041 796 934

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD AUXILIARY LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(650) 723-9201
salcirc@sulmail.stanford.edu
All books are subject to recall.
DATE DUE

MAY 3 0 2000
MAY 0 2 2000